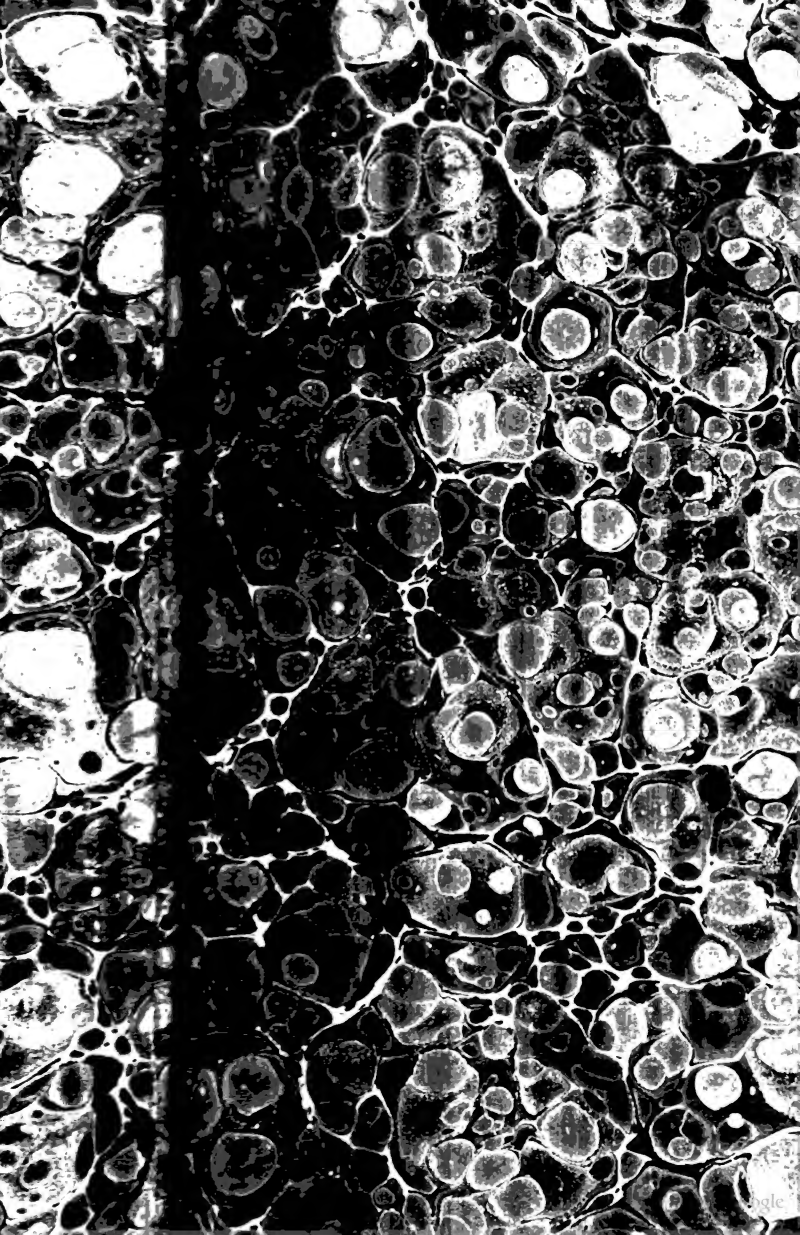



BIBLIOTECA DE
VOLUMEN 343
ESTANTE 7
TABLA 4ª
RAFAEL DE UREÑA



DICCIONARIO

DEL

DERECHO MARÍTIMO DE ESPAÑA,

EN SUS RELACIONES CON LA MARINA MERCANTE.



DICCIONARIO

DEL

DERECHO MARÍTIMO DE ESPAÑA

EN SUS RELACIONES CON LA MARINA MERCANTE,

ESCRITO EN VISTA DE LA

LEJISLACION MARÍTIMA, MERCANTIL, RENTÍSTICA É INTERNACIONAL

POR

Don Alejandro de Bacardí,

ABOGADO DE LOS TRIBUNALES DEL REINO Y DEL ILUSTRE COLEJIO DE ESTA CIUDAD.



BARCELONA.

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE NARCISO RAMIREZ,
calle de Escudillers, núm. 40, piso 1.°
Enero de 1861.

PRÓLOGO.

Mucho se lleva escrito en los diversos ramos de lejislacion, ya en la parte civil, ya en la eclesiástica, en la militar, en la administrativa, en la mercantil y en la de hacienda, y mas de una obra puede consultarse sobre estos ramos de nuestro derecho.

Solo la lejislacion de marina se halla abandonada á sí misma; se conoce por práctica ó mejor dicho se desconoce, porque son muchas las disposiciones que yacen en el olvido y que por ignorarlas se encuentran en completa inobservancia. El que quiera estudiarla y saberla debe por precision acudir á los mismos testos legales; pero, ¿es posible? Cabalmente es una de las mayores dificultades. Desde el año 1824 al 1833 se publicaron las órdenes de jeneralidad; pero desde dicho período, apenas una disposicion de marina vé la luz pública, y de seguro, de cincuenta Reales órdenes de interés jeneral, no se inserta una en la coleccion lejislativa. Una parte de este derecho ó sea la judicial de marina se halla en el Nuevo Colon ó sea Tratado del derecho Militar de España y sus Indias, que publiqué hace algunos años; posteriormente di á luz unas Ordenanzas de Matrícula adicionadas con notas y comentarios en que se esplican las alteraciones ó modificaciones que han recibido cada uno de sus articulos y se ha hecho alguna otra publicacion análoga, pero nada cabal, nada completo, nada que abrace el conjunto de las disposiciones que deben tener presentes los que se dedican al ejercicio de la mar, los que por sus deberes, empleos ú ocupaciones han de conocer tan importante lejislacion, ó los que por su comercio ú otras causas tienen sus capitales empleados en objetos del comercio marítimo.

Cabalmente el hombre de mar, separado muchas veces de su país en puertos estranjeros ó en mitad de los mares, no puede tomar consejo de personas que le guien, que le señalen la regla legal á la que debe adaptar sus actos en los diversos acontecimientos que le puedan sobrevenir. En su profesion, necesita mas que en otra alguna un libro, donde encuentre un consejero y un amigo que le ilustre acerca los derechos que le conceden los tratados caso de naufrajio ó de arribada, por ejemplo, en costas estranjeras. Un libro que le diga cómo ha de obrar en caso de bloqueo, y qué reglas segun derecho internacional se requieren para considerarlo establecido, qué deberes tiene que cumplir segun las

leyes mercantiles para con los dueños del cargamento, y qué formalidades llenar para con la hacienda pública. Debe conocer igualmente las leyes sanitarias, ya para cumplirlas, ya para reclamar con oportunidad si se le imponen molestias mayores que las prescritas en beneficio de la salud pública, como jeneralmente acontece. Por último ha de conocer, no de un modo vago y práctico cual en el dia sucede, sino teórica, precisa y exactamente todos sus deberes para evitar abordajes, para reclamar cuando se han sufrido, para dar ausilio á la embarcacion que lo necesite y otras muchas materias de esclusiva competencia del derecho marítimo y de los que en el dia no tiene por lo comun la marina mercante los exactos conocimientos que son indispensables, como en varios casos lo acredita la esperiencia.

Lo dicho está indicando que la presente obra está escrita en vista de las leyes marítimas, mercantiles, rentísticas, sanitarias, tratados con las naciones estranjeras, y reglas de derecho internacional admitidas en lugar de ley escrita, en cuanto tienen relacion con la marina mercante.

Tambien he reunido toda la lejislacion sobre pesca, industria tan importante que suministra alimento á millares de familias, que es el plantel de la marinería que tripula nuestros buques, y el refujio de los ancianos cuando ya no pueden soportar las fatigas de la navegacion. Como base de ella viendo trasladados en el Diccionario de las artes de la pesca nacional de D. Antonio Sañez Reguard diversos artículos de unas ordenanzas jenerales de pesca, que debieron publicarse sobre el 1777, y á pesar que sabia que una comision del Gobierno no habia podido dar con ellas, he practicado las mas esquisitas investigaciones, bien que sin fruto, y por lo tanto me limito á trasladar en las respectivas voces los artículos que transcribe el referido señor Reguard en su citada obra. Dudo hasta de su autenticidad, pues si bien se hace increible que autor tan acreditado y marino tan entendido como el Sr. Sañez Reguard, publicando á espensas del Gobierno su Diccionario de Pesca, se inventara unas Ordenanzas jenerales, cuyos artículos, títulos y tratados cita y copia en su obra, por otra parte no puede comprenderse que disposicion tan importante haya desaparecido y no solo no se tenga noticia de ella en los muchos archivos y entre las personas intelijentes en el ramo á que mi solicitud me ha dirijido, sí que tampoco se halle cita ni referencia á semejante Código en los decretos sobre pesca que he visto de aquellos tiempos. En tal vacilacion y duda, los inserto en esta obra, como un cuerpo de doctrina, siempre útil y estimable.

La práctica demuestra que las esplicaciones de un autor no satisfacen al que en un caso dado quiere tener conocimiento pleno, perfecto y cabal de lo que disponen las leyes; mostrando lo que de una misma Real órden está vijente ó derogado, el autor presta un servicio citando, armonizando disposiciones dadas en diversos tiempos y casos; pero el que ha de arreglar sus actos á aquellas doctrinas, necesita ver

y leer por sí propio las disposiciones en que se funda. Para satisfacer esta necesidad á ejemplo de lo que practiqué en el Nuevo Colon, se copian por nota todas las leyes, artículos de ordenanza, decretos, Reales órdenes, dictámenes de corporaciones y demás que se citan en la obra, dispensándome solo de verificarlo con los de poca importancia para no abultarla inútilmente y con los artículos del Código de Comercio por ser muy jeneralizado. De suerte, que con el Diccionario que hoy ofrezco al público se tendrá todo lo vijente y de interés de la marina mercante, que se halla en las ordenanzas de la Real Armada del año 1748 y 1751, en las Generales de la Armada de 1793, en las de Corso de 1801, en las de Matrículas de Mar de 1802, y todas las leyes, decretos y Reales órdenes que alteran ó modifican estas bases de nuestra lejislacion marítima. Se tendrán asimismo testualmente las leyes sanitarias y ordenanzas de aduanas, aranceles y demás disposiciones rentísticas en la parte cuyo conocimiento interesa á la marina mercante. Y por último los artículos vijentes de los tratados que nos ligan con las demás naciones en la parte tambien cuya noticia conviene á la marina mercante, límite y objeto de la presente obra.

Para salir con bien de mi empresa en lo que se refiere á la lejislacion marítima, consulté el archivo de la comandancia de marina de esta ciudad, á lo que con toda galantoría se prestó su jefe; pero no bastando á los vivos deseos que me animaban de presentar un trabajo lo mas completo posible, examiné el archivo del Ministerio de Marina y previo el debido permiso y la amabilidad de sus jefes, saqué un caudal de Reales disposiciones jamás impresas que me permiten presentar un trabajo que si no me atrevo á calificar de completo y acabado, creo se aproxima bastante á uno y otro

Para abrazar debidamente mi propósito he creido muchas veces indispensable ocuparme de puntos que pudieran calificarse de ajenos á la misma, pero que no obstante eran indispensables para su complemento, tales como las formalidades con que debe procederse en los casos de apresamiento asi por los buques de la armada como por los armados en corso, los requisitos con que debe verificarse un reconocimiento en el mar, y otros que si bien pertenecen á la marina de guerra importa á la mercante para conocer las facultades de que aquellos usan y sostener sus derechos caso les fueran vulnerados.

En lo criminal doy noticia de las penas correspondientes á la marina mercante y á la militar, ya que su conocimiento es de sumo interés á las tripulaciones mercantes que en ellos navegan.

Tal es la obra que presento á la pública consideracion: creo prestar un servicio al ramo. Basta examinar en el primer artículo del Diccionario en la voz *Abanderamiento* las muchas pretensiones suscitadas, y las muchas Reales órdenes publicadas acerca este punto para reconocer que si debidamente se hubiese apreciado y conocido el espíritu de la

lejislacion, no hubiera llegado el caso de mandar tanto, ni el que varios cónsules españoles en el estranjero hubiesen debido pedir esplicaciones tocante á una lejislacion que consideraban confusa

Creo tambien que publicando la lejislacion maritima, la defiendo contra sus enemigos, contra los que por no conocer en toda su estension sus sábias y bien meditadas disposiciones, la quieren destruir pensando mejorarla. Desde que en 1812 sonó para España la época de las reformas se atentó á la existencia de las matriculas (1), considerando como un injusto privilejio las exenciones y ventajas que se conceden á los que las componen. En 1823 ya que no se quitaron, el afan de robustecer la autoridad civil hizo se colocaran bajo la direccion de las autoridades administrativas, sin atender á que las de marina por su especialidad de conocimientos y por su enerjia de mando eran las mas á propósito al efecto, y que se destruia la unidad de accion entre el que pide marinos para el servicio de la Armada, y el que los entrega. Mucho pudiera decir sobre el particular si el objeto de este escrito lo consintiera: pero los tristes resultados que produjo aquella ley son bien notorios y hablan muy elocuentemente en favor de la actual organizacion. Purgada al presente de sus defectos, destruido el monopolio que ejercian los gremios, puestos estos en sus verdaderos limites, y en completa armonia las leyes maritimas con las del país, solo podrá apetecer su alteracion quien las haya profundizado poco. Considero, repito, que poniéndolas á la luz del dia las defiendo, y si la prosperidad de la marina española se cifra en sus leyes, y si nuestra España no puede ser respetada, considerada y temida sin tener una marina poderosa y floreciente, habré satisfecho plenamente mi ambicion, si en algo he podido contribuir á tan noble y grande objeto.

(1) Hé aquí como se espresó el Ministro de Marina en la sesion de 4 de mayo de 1813 en las Córtes reunidas en Cádiz.— «La prohibicion de pescar y navegar al que no sea matriculado, es una esclusion que nace mas bien de la necesidad que de un privilejio, porque no podrán ocuparse en aquella industria por mas que se jeneralice los que no sean hombres de mar, al modo que jamás podrá desempeñar un oficio ó arte el que no lo haya ejercitado, y siempre será escluido por el que esté versado en él; siendo este privilejio, si así quiere llamársele, el mismo que tiene la pericia y la práctica sobre la ignorancia é inesperiencia.» Y añade: «Los privilejios de caza y pesca y otros sabiamente abolidos por S. M., son aquellos que con privacion de todos gozaban algunos pocos, por mera casualidad, por la fortuna ó el capricho del nacimiento; mas aqui en el sistema de matriculacion, á todos está permitida la pesca y navegacion, porque está del mismo modo franca á todos la inscripcion en la matrícula, única circunstancia precisa para entrar en su goce; y es claro que el fin está al alcance de todos, si lo están los medios que conducen á él. De otra suerte la sociedad en todas sus clases se halla llena de estos privilejios esclusivos si quiere dárseles esta latísima acepcion. El propietario escluye al que no lo es del goce de sus propiedades. El médico es quien aplica los remedios en las enfermedades escluyendo al que no profesa aquella ciencia. El abogado, el militar, el juez, todos los estados de la nacion escluyen á los demás del ejercicio de sus funciones, y no por eso se llaman estos derechos y privilejios esclusivos, dignos de abolirse confundiendo y mezclando todas las clases, porque está franco y libre á todos el ingreso en ellas.»

DICCIONARIO

DEL

DERECHO MARITIMO

DE ESPAÑA

EN SUS RELACIONES CON LA MARINA MERCANTE.

ABANDERAMIENTO. El acto de proveer á un buque de los documentos indispensables para autorizar su bandera.

1. Ningun buque de construccion española puede usar esta bandera ni navegar, sin estar previamente matriculada. Véase *Matrícula de Embarcaciones*. Con mengua de los intereses y fomento de la construccion naval se permitia por el art. 590 del Código de comercio adquirir buques estrangeros, los cuales podian navegar con iguales franquicias que los nacionales, pero la ley de 1.° noviembre de 1837 (1) (mandada observar

(1) Decreto de Córtes de 12 de octubre de 1837 (*sancionado en 1.° de noviembre*). —Art. 1.° Se prohibe la compra de buques estrangeros para el servicio del Estado, tanto de vapor como de vela, con la sola escepcion de aquellos que se necesiten con urgencia para las atenciones militares de la guerra actual en las costas de los dominios españoles.—2.° Del mismo modo se renueva la prohibicion de matricular buques mercantes de construccion estrangera, y solo podrán matricularse y navegar con la bandera nacional los construidos en los dominios de España y las presas. —3.° Quedan derogados el art. 590 del Código de comercio, y cuantas órdenes ó disposiciones se opongan á lo decretado en el anterior.—4.° Esceptúanse únicamente de esta regla aquellos buques cuya matriculacion esté ya hoy pedida al Gobierno

en las islas de Cuba y Puerto-Rico por varias Reales órdenes y últimamente por la de 22 de mayo de 1842) destruyó este abuso prohibiéndo la matriculacion de buques construidos en el estrangero, esceptuándo las presas pues como dijo la comision que presentó el proyecto á las Cortes, la construccion de buques en España fomenta su marina, acrece la hacienda nacional, dá vida á los bosques por las ventas y acopios de maderas, alienta el útilisimo cultivo de los cáñamos, prepara las sucesivas de cereales y otros frutos con ventaja de la agricultura, esplota las minas de fierro y de cobre escitando su elaboracion, anima al comercio y favorece en general la industria dando ocupacion á los artesanos y lucrativa salida á los varios artefactos necesarios para la construccion, equipo y ornato de los buques.

2. Eso sin embargo, por la ley de aduanas de 9 julio de 1841, se permitió la introduccion y abanderamiento de naves que pasen de mas de cuatrocientas toneladas, y por Real órden de 7 enero de 1848 (2) se

con las condiciones siguientes: 1.ª Que dichos buques sean ya propiedad de la persona que solicita la gracia al tiempo de impetrarla. 2.ª Que para obtenerla se ha de obligar á trasladar su domicilio á cualquiera punto de los dominios españoles, sin que hasta haberlo ejecutado pueda concedérsele la gracia. 3ª. Que todo buque estrangero, una vez matriculado en los dominios españoles, habrá de pertenecer siempre al pabellon español.—5.º Los buques españoles no podrán carenarse en paises estrangeros, esceptuando los casos siguientes: 1.º En el de gruesa avería sufrida en la llegada á puertos de los dominios de España, en el mar por temporal ó abordage, sin poder arribar tal que necesite carenar. 2.º En el de varada á la entrada ó salida de un puerto ó fondeadero estrangero, ó en sus costas; abordage ó avería sufrida por temporal dentro del mismo. 3.º En el de haber permanecido dentro de un puerto ó fondeadero estrangero cuando menos un año, por causas que imposibiliten su salida, ó por incidentes de guerra.—6.º Los capitanes de buques que se hallen en algunos de los casos espresados en el artículo anterior, deberán acreditarlo ante los Cónsules de la nacion, y estos cerciorarse por los diarios de bitácora y navegacion, declaraciones de las tripulaciones y pasageros, y reconocimiento facultativo en el primer caso; y en los demás por el mismo reconocimiento y por los informes de las autoridades marítimas de puertos, y por su propia conviccion, sin causar por este motivo gasto alguno á los capitanes de buques.—7.º Acreditado ante los Cónsules ó agentes consulares lo espresado en el artículo precedente, librarán estos un testimonio fehaciente de ello á los capitanes de los buques, espresando en él la carena ó composicion que se les haya dado y su coste; remitiendo los mismos Cónsules una copia de este testimonio al gefe de la matrícula á que pertenezca el buque que dispondrá se anote literal en su asiento.—8.º Queda permitida, por ahora, libre de todo derecho de entrada la introduccion de las máquinas necesarias para los buques de vapor, los que deberán construirse en España.—9.º El Gobierno propondrá á las Córtes lo que conceptúe mejor para que tenga cumplido efecto el artículo 9.º, título 9.º de la ordenanza de matrículas de mar de 1802, de fomentar la construccion naval española.

(2) He dado cuenta á S. M. de la comunicacion de ese Ministerio de 2 de junio último, relativa á lo conveniente que seria el que no se hiciese depender la matri-

autorizó la de todo buque de vapor con casco de hierro fuere cual fuese su cabida. Por no haberse tomado probablemente en cuenta esta Real órden, ó quizás por ser el buque de madera, el Capitan general de la Isla de Cuba pidió se aprobase el abanderamiento interino que habia autorizado de un vapor, lo que se verificó en Real órden de 1.° abril de 1852 (3), disponiéndose por otra de 13 del propio mes y

culacion y abanderamiento de los buques de vapor de hierro de construccion estrangera que se introduzcan en los puertos de España de un permiso especial para cada caso, segun previene la Real órden de 21 de mayo del año próximo pasado, sino que por el contrario sean matriculados tan luego como se acredite haber satisfecho los derechos de introduccion; y S. M., despues de haber oido las secciones reunidas de Estado, Marina y Comercio y de Hacienda del Consejo Real y lo que en el particular ha manifestado la Junta Directiva y Consultiva de la Armada, se ha servido resolver: que aunque podrá perjudicar á la maestranza de nuestras costas lo que propone ese Ministerio, sin embargo en favor del comercio en general y de la navegacion que de él dimana, puede permitirse desde luego la matriculacion de todo buque de hierro, aunque sea de menos de 400 toneladas, siendo de vapor, pero que en caso de ser de vela haya de obtenerse permiso especial para cada uno; con lo que este Ministerio estará siempre en aptitud de poder estorbar que el crecido número de buques de metal desterrase los de madera y perjudicase á nuestros constructores, como asimismo de fomentar la elaboracion de cascos de aquel género, si se estableciere. Lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion y para los efectos correspondientes. Dios, etc. Madrid 7 de enero 1848.

(3) He dado cuenta á S. M. de la carta del Capitan general de la isla de Cuba, de 2 de julio último, n.° 159, dirigida á este Ministerio y que V. E. se sirvió remitirme con Real órden de 22 de setiembre siguiente, para que por este de mi cargo recayera la resolucion que correspondiese sobre la concesion interina hecha por el referido Capitan general, atendiendo á las poderosas razones que se tuvieron presentes en la junta de autoridades superiores de dicha isla, á la empresa de navegacion y comercio de la costa del Sur de la misma para la introduccion y abanderamiento de un vapor de menos de 400 toneladas comprado en el estranjero con el objeto de reemplazar al de la misma clase nombrado *Sirena* en el tráfico desde el surjidero Batabanó á los rios de San Diego y la Colonia; y S. M., despues de haber oido el dictámen del Sr. Director general de la Armada, se ha servido conceder la matriculacion del espresado vapor á pesar de la ley vijente que lo prohibe, en consideracion á las razones que tuvo presente la junta de autoridades superiores de la isla de Cuba; pero declarando al mismo: que en ningun caso es de las atribuciones del Capitan general de aquella isla el ordenar la matriculacion de buques, que solo corresponde al Comandante general de Marina de aquel apostadero; y que una vez resuelta por la junta de autoridades superiores, de la cual es tambien vocal el mismo Comandante general, la matriculacion del buque, solo este último jefe pudo concederla, pues con la concesion del Capitan general no está habilitado el buque para hacer viajes. Lo que digo á V. E. de Real órden, en contestacion á su citada comunicacion y en el concepto de que con esta fecha lo traslado á los Señores Presidente del Consejo de Ministros, á cuyo cargo está actualmente la Direccion general de Ultramar, y Director general de la Armada, para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 1.° de abril de 1852.

año (4) sin distinguir entre buques de vapor de hierro ó de madera, ni entre los de mas ó menos de cuatrocientas toneladas, que se observase la ley de 28 octubre de 1837 y que si en casos particulares se hacia indispensable la concesion de algun abanderamiento se instruya el oportuno espediente, y si el caso fuera ejecutivo se acuerde la matriculacion interina á reserva de lo que determine S. M.; pero además de que por estas dos Reales órdenes no se derogan ni lo dispuesto en los aranceles, ni la citada Real órden de 7 enero de 1848, por los aranceles formados en 1.º de noviembre de 1849 (5) con arreglo á las bases que establece la ley de 17 de julio de aquel año se permita la matrícula de naves de madera construidas en el estrangero cuando su cabida esceda de cuatrocientas toneladas, pagando 127 rs. vn. por tonelada de veinte quintales, y aun los buques cuyo casco fuera de hierro, se declaró pudieran matricularse fuera cual fuese su cabida, pagando 53 rs. vn. por tonelada de igual medida que la arriba dicha. Como era posible que al tiempo de abanderarse una nave se introdujeran mas aparejos de los indispensables á la misma, el Ministerio de Hacienda pidió al de Ma-

(4) He dado cuenta á S. M. de la carta del Capitan general de la isla de Cuba, de 4 de enero último, n.º 36, que se remitió á este Ministerio por la Direccion general de Ultramar, con comunicacion de 29 de febrero siguiente, relativa á la propuesta de la junta de autoridades superiores de aquella isla para que se autorice por término de un año el abanderamiento en ella de pequeños vapores de construccion estranjera, y tambien he enterado á S. M. de otra carta del Comandante general de Marina del apostadero de la Habana, de 2 del espresado enero, n.º 159, concerniente al propio asunto, así como de lo que ha informado sobre el particular el Señor. Director general de la Armada, en oficio de 31 de marzo próximo pasado, n.º 321; y S. M. impuesta de todo, y conformándose con la opinion del referido Sr. Director general, se ha servido resolver: que siendo la ley de 28 de octubre de 1837, que prohibe la compra y matriculacion de buques de construccion extranjera, una medida beneficiosa á nuestra industria é intereses, con la cual se protejen nuestros astilleros peninsulares y los establecidos en Ultramar y se dá un aliciente para el aumento progresivo de la maestranza, se lleve á puro y debido efecto lo preceptuado en dicha ley, y que siempre que por circunstancias especiales, que habrán de acreditarse debidamente, se necesitare reemplazar un vapor de los existentes con otro construido en el estranjero, ó establecer alguna carrera nueva con los buques de la misma procedencia, se instruya el oportuno espediente, que examinará la Junta de autoridades superiores de la isla, como hasta aquí se ha practicado, y si el caso fuese ejecutivo podrá acordar la matriculacion interina á reserva de lo que determine S. M.; cuya marcha es la que constantemente se ha seguido en esta clase de negocios y la mas conveniente para evitar los abusos que de lo contrario podrian introducirse. Lo que digo á V. E. de Real órden, en respuesta á la citada comunicacion y para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 13 de abril de 1852.

(5) Partida 415 de dicho arancel.—Embarcaciones ó buques de hierro estranjeros, de cualquier porte (20) (21), 53 rs. por tonelada de 20 quintales en bandera estranjera ó por tierra.—Partida 413 id.—Dichos de madera (20) (21) (22), desde 400 toneladas en adelante, 127 por id. id. en id. id.

rina manifestase cuales efectos de jarcia, anclaje y velámen habian de considerarse libres de derechos por ir su pago incluido en el de 127 reales vn. por tonelada, y si en él han de considerarse comprendidos los efectos de esta clase que con el título de repuesto suelen llevar los buques, á todo lo cual se contestó afirmativamente en Real órden de 7 agosto de 1856 (6).

(6) El Vicepresidente del Almirantazgo me dice en oficio núm. 1572, de 28 de julio próximo pasado, lo que sigue:—Enterado el Almirantazgo de la Real órden de 26 del mes último en la que trasladándose la del 20 del mismo comunicada por Hacienda se previene informe esta corporacion lo que crea conveniente á declarar las dudas ocurridas en algunas aduanas del reino sobre cuáles sean los efectos de jarcia, anclaje, velámen y demás necesarios para navegar y libres del pago de derechos, creyó oportuno oir en el asunto al Asesor general de la Armada, quién espuso lo siguiente:— «E. S.: Para aclarar las dudas suscitadas en algunas aduanas del reino sobre cuáles sean los efectos de jarcia, anclaje, velámen, é instrumentos náuticos necesarios para navegar y ser considerados dentro del espíritu y letra de la partida 457 del arancel para el pago de los derechos que en la misma se asignan á las embarcaciones estrangeras que se presentan á abanderarse como españolas se pide informe por el ministerio de Hacienda al de Marina en Real órden de 20 de junio anterior acerca de los dos particulares siguientes: 1.º Cuáles son los efectos y su cantidad, de las clases indicadas que se conceptúen como parte integrante y necesarias y sin los cuales las autoridades de Marina no permitirian su salida á un buque de 400 toneladas al menos que desde un puerto estranjero se dirigiese á la península para abanderarse en esta, y si por lo tanto han de considerarse comprendidos en el derecho de 127 rs. que la citada partida señala a cada tonelada de las embarcaciones estrangeras de la mencionada cabida. 2.º Si han de considerarse tambien como parte integrante de la embarcacion la arboladura, jarcia, velámen y anclaje que suelen llevar los buques con el título de repuesto, así como los efectos de aguada y cámara para el uso de la tripulacion y pasageros ó adeudar por separado cada artículo, con arreglo á su respectiva partida. Aun cuando para resolver con acierto las referidas dudas se necesitan conocimientos especiales de que carece el que suscribe por no ser perito en la materia, concretándose en la parte legal á evacuar dicho informe, espondrá en cuanto al particular, primero: Que convendria que este se propusiera con mas claridad para obtener la solucion debida y que no produjese mayores dudas que las hasta ahora suscitadas. No se pierda de vista que las ocurridas en las aduanas se asegura haberse concretado á los efectos para navegar, considerados dentro del espíritu y letra de la partida 457 del arancel para el pago de derechos de buques que midan 400 toneladas al menos, pues la partida 457 solo trata de embarcaciones ó buques de hierro estranjeros de cualquier porte, por lo que no se comprende duda en tal partida cuando se le dá una latitud tan estensa sin que en la misma se fijen límites, lo que está en consonancia con lo establecido en la lejislacion vigente á favor de los buques de hierro estranjeros. En cuanto al segundo particular la arboladura, jarcia y demas efectos que con el título de repuesto suelen llevar los buques, deben considerarse como parte integrante de la embarcacion y no adeudar por separado cada artículo con arreglo á su respectiva partida, mediante á que las fijadas en el arancel *nominatim* con el pago de derechos por su avalúo con respecto á los artículos y mercancías que separada-

3. Si algun buque estrangero naufragase en las costas de España, para que pueda ser adquirido por españoles y abanderado, á pesar de que sea de madera y menor de las 400 toneladas, es indispensable se venda en pública subasta por el tribunal de estrangería ó por los de Marina ó Hacienda, los que deben examinar y fijar las verdaderas causas del naufragio, para determinar si fueron inevitables ó si ha mediado malicia ó siniestra intencion y en consecuencia si corresponde ó no otorgar el abanderamiento, segun se halla declarado en Real órden de 4 de mayo de 1848 y en otra de 11 de agosto de 1857, que para no dar lugar á ciertas dudas á que dió origen su redaccion se dictó de nuevo en la de 22 de octubre de dicho año (7). No basta que en estos casos los gastos que deban hacerse en el buque, sean de mucha consideracion, porque siem-

mente se admiten á comercio.» —Y conforme el Almirantazgo con el preinserto dictámen acordó se elevase á V. E. como lo ejecuto para la resolucion que el superior Gobierno estime conveniente. Lo que traslado á V. E. de Real órden á los efectos oportunos y en contestacion, debiendo manifestarle con este motivo que no existiendo en este ministerio los aranceles de aduanas aprobados en 29 de setiembre último, espero se sirva V. E. disponer se me remitan algunos ejemplares para su circulacion en la Armada, y consulta en los casos necesarios. Dios, etc. Madrid 7 de agosto de 1856.

(7) En vista de las observaciones hechas por esa Direccion general de la Armada en oficio de V. E. número 4106 de 19 del actual, se ha servido resolver S. M. que la Real órden de 11 de agosto último relativa al abanderamiento del bergantin inglés «Acora,» cuyo espíritu no es otro que el fomento de la construccion y la industria nacional se redacte de nuevo para no dar lugar á dudas ó interpretaciones en los términos siguientes:—Excmo Sr. — He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia que ha promovido D. Tomás Pons y Dalmedo de Villacárlos en Mahon, pidiendo el abanderamiento del bergantin inglés nombrado «Acora» de porte de 261 toneladas 35 céntimos, que naufragó en 8 de diciembre de 1854 en las playas de Son Saura costa N. de dicha isla, y que ha adquirido en pública subasta en el consulado británico de aquella plaza. En su consecuencia, visto el espediente instruido al efecto en la comandancia militar de Marina de la provincia de Menorca y lo informado por la Direccion General de la Armada y oido el parecer del Consejo Real en sus secciones de Hacienda y Marina y de conformidad con su dictámen, se ha servido S. M. acceder á esta solicitud, solo por equidad y como gracia especial en atencion á las sumas crecidas que ha invertido y necesita invertir el propietario, segun justifica, para ponerlo en estado de poder navegar, en el concepto de que esta gracia no sirva de precedente ni de regla para lo sucesivo. Al propio tiempo y teniendo en cuenta la proteccion que se debe á la construccion naval, y las industrias que de ella dimanan, en cuyo interés y fomento ha sido dictada toda la legislacion vigente sobre abanderamientos; la conveniencia de limitar todo lo posible en beneficio de esa misma industria, la introduccion de embarcaciones de poco porte con destino en su mayor parte y de que se sirve el comercio de cabotage y que este comercio no puede hacerse, segun las leyes del país, sino por buques de construccion, propiedad y tripulacion española, es la voluntad de S. M. que los de construccion estrangera de menos de 400 toneladas cuyo abanderamiento con-

pre resulta que es estrangero en su base y de ahí la infraccion de la ley. Para robustecer esta idea debemos decir que en 1842 entró en la Coruña remolcado por lanchas, desorbolado totalmente y con fuertes averías el bergantin francés *L'Eucharis*, el cual se compró en pública subasta por 48,800 rs. por haberse declarado inútil, un naviero que se proponia aprovechar su srestos para otros buques de su propiedad, no interviniendo en la subasta las autoridades de marina. Viendo luego que era susceptible de reparacion, gastó en él 9,000 $ y pidió su abanderamiento, el que obtuvo. Llegado el asunto á noticia del Gobierno y pasado al Tribunal Supremo de Guerra y Marina, visto que si bien se faltó á la ley porque siempre resulta la compra de la parte primitiva de un buque estranjero, no fué con ánimo deliberado, ya que el motivo que produjo su compra no admite fraude premeditado en connivencia con un estranjero, y que el adquisidor gastó en el buque una suma considerable comparada con el valor del casco; en Real órden de 7 marzo de 1842 se aprobó el procedimiento de las autoridades de Marina que entendieron en este abanderamiento, disponiéndose no obstante que en casos de igual naturaleza se consulte al Gobierno antes de acordarlos.

4. Los buques que se compran en el estranjero deben presentarse á nuestros puertos para su abanderamiento con la bandera de la nacion á que pertenezcan, pues ni los cónsules ni los comandantes de marina pueden dar documento alguno que les autorice á usar la española, segun resulta de las disposiciones arriba espresadas y de la Real órden de

siente la Real órden de 4 de mayo de 1848 deben ser precisamente vendidos en pública subasta ante el juzgado de estrangería, segun previene dicha Real disposicion, ó bien por ante los tribunales de Marina ó de Hacienda pública, constituidos en el país que son los competentes en la materia, y los que estan en el caso de fijar y aclarar las verdaderas causas de las varadas y abandonos de buques en nuestras costas, cuando son los naufragios inevitables y cuando ha mediado en ellos malicia ó siniestra intencion, intervenir en sus ventas y demás que corresponda para los efectos ulteriores de abanderamiento por las autoridades de Marina y prévias las formalidades de ordenanza de aquellos que se hallen comprendidos en alguno de los dos casos que prefija la mencionada Real órden. Tambien quiere S. M. que fijándose en la ley 6.ª, tít.º 11, lib. 6, de la Novísima Recopilacion y en la Real órden de 7 de febrero de 1757 que en la misma ley se cita, el carácter y las atribuciones de los Cónsules y Vice-Cónsules estrangeros: la Real órden de 17 de julio de 1847 sobre el modo como nuestras leyes los consideran, y la de 8 de mayo de 1827 señalando las facultades que les pertenecen, se tengan muy presentes para su mas puntual observancia todas estas prescripciones legales, y en particular el capítulo 8.º de la última citada dirigido á las autoridades locales para que no dén lugar á la introduccion del mas mínimo abuso en los oficios que á cada cual corresponde. De Real órden lo digo á V. E. para su inteligencia y circulacion en la Armada á los efectos de su cumplimiento, contestando á sus comunicaciones números 177 y 996 con que dirigió á este Ministerio el espediente de abanderamiento de que se trata. Madrid 22 de octubre de 1857.

21 de noviembre de 1846 (8) en que se desaprobó la autorizacion dada por el Capitan general de Puerto-Rico para la compra de un buque estrangero de trescientas toneladas, y el permiso que bajo título de pasavante concedió el Comandante de Marina de aquella isla para que el buque en

(8) Excmo Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente que V. E. me ha dirigido con carta de 25 de junio último, número 297, relativo á la pretension entablada en Puerto-Rico por la sociedad de comercio de aquella plaza Mason y compañía, solicitando establecer un vapor de construccion estranjera para la navegacion de cabotage de aquellas costas y la isla de S. Tomás, apoyándose en la Real órdende 31 de diciembre de 1833, por la cual se le concedió permiso para ello, aunque no lo llevó entonces à efecto por causas estrañas á la misma sociedad, en cuyo expediente resulta que el Capitan general de Puerto-Rico declaró en su fuerza y vigor la expresada Real órden, y que por tanto podia la sociedad Mason y compañía proceder á la compra y habilitacion del referido buque, en el concepto de trescientas toneladas que ofrecia medido en rosca. He enterado igualmente á S. M. de otra carta del comandante de Marina de la provincia de Puerto-Rico, de 16 del citado junio, número 5, en la que por su parte dá tambien cuenta del propio asunto, añadiendo que habiéndole pasado el mencionado Capitan general una instancia de la indicada sociedad pidiendo licencia ó pasavante para la introduccion del referido vapor, se la habia expedido de acuerdo con el mismo Capitan general. Finalmente, he impuesto á S. M. de lo que acerca del particular ha informado la Junta de direccion de la Armada; y conformándose S. M. en un todo con el dictámen de esta corporacion, se ha servido resolver: Que estando prohibido por la ley de 28 de octubre de 1837 la compra y abanderamiento de los buques de construccion estrangera, y solo permitida por ahora la introduccion de máquinas de vapor, así como por la ley de Aranceles de 9 de julio de 1841 la de los buques que midan cuatrocientas toneladas ó mas, se lleven á debido y puntual cumplimiento estas disposiciones, segun así lo ha declarado S. M. en un caso análogo por Real órden de 20 de agosto último, que recayó sobre la solicitud de don Joaquin de Arrieta para el abanderamiento en esa isla de otro vapor tambien de construccion estrangera; y en su consecuencia ha tenido S. M. á bien desaprobar el proceder de las autoridades de Puerto-Rico, respecto del vapor introducido por la sociedad Mason y compañía, porque la ley de 28 de octubre de 1837, que ha debido llevarse á efecto, deroga de hecho todas las disposiciones anteriores, y entre ellas la Real órden que se cita de 31 de diciembre de 1833, la cual tampoco fué expedida por este Ministerio, sino por el que entonces se llamaba de Fomento. En cuanto al pasavante expedido por el comandante de Marina de la provincia de Puerto-Rico para que el vapor de que se trata pudiera trasladarse desde los puertos de los Estados-Unidos á los de aquella isla con bandera española, se ha servido S. M. determinar: Que no habiendo ninguna ley, precepto de la Ordenanza ó disposicion vigente que autorice á los comandantes de las provincias de Marina para expedir semejantes documentos debe considerarse el referido pasavante nulo y de ningun valor ni efecto, y que de haberlo entendido y hecho uso de él, se perjudican los intereses de la Hacienda, porque dicho vapor entrará en Puerto-Rico con bandera española, y como tal devengará menos derechos que si lo hiciese con pabellon estranjero, á lo cual se agrega que no teniendo aquel documento que le sirva de patente, fuerza ninguna legal, pudiera ser reconocido este buque en su travesía por embarcaciones de

cuestion saliera de los Estados Unidos con bandera española, y mas directamente lo confirma la Real órden de 19 junio de dicho año (9) en la que ocupándose el Gobierno latamente de este asunto, demuestra que los inconvenientes que se oponen al abanderamiento de buques es-

guerra de otras potencias, y considerado detenido como pirata, comprometiendo así un suceso cuyas consecuencias serian desagradables, y que no podria acontecer si la comandancia de Marina de Puerto-Rico hubiese obrado en este negocio con la circunspeccion y detenimiento que exije una materia tan delicada.

Todo lo que comunico á V. E. de Real órden en contestacion, y para los efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 21 de Noviembre de 1846. —Armero.—Sr. Comandante general de Marina del apostadero de la Habana.

(9) Habiendo pasado á informe de la Junta de direccion de la Armada las dos comunicaciones de ese Ministerio del digno cargo de V. E. de 31 de marzo y 22 de abril últimos, relativas á las consultas que habian dirijido el Ministro plenipotenciario de S. M. en los Estados Unidos y nuestro encargado de negocios en la república del Ecuador, ambas á consecuencia de que varios comerciantes españoles establecidos en Nueva Orleans y Guayaquil pretendian se les autorizase para comprar buques en aquellos puertos y enviarlos á matricular á los de España, deseando los de Guayaquil que nuestra legacion les facilitase un pasavante ó patente para emprender su navegacion desde luego con bandera española: acerca de lo cual hace V. E. las observaciones que ha creido oportunas en su comunicacion de 22 de abril, inclinándose á que se faculte á nuestros ajentes diplomáticos para autorizar estas adquisiciones; la mencionada Junta de direccion ha evacuado su informe sobre cada una de estas consultas, manifestando que la ley de 28 de octubre de 1837 prohibe la construcion de buques en el estrangero y su matriculacion en el reino; y que si por Real órden de 12 de setiembre de 1841 se concede la facultad de matricular buques mercantes de 400, ó mas toneladas, conforme con la partida 433 de la ley de aranceles, ha de preceder el que hayan pagado los derechos de introduccion que la misma establece, prévios los requisitos y circunstancias que prescribe la ordenanza de matrículas, y despues de instruido el debido espediente en la Comandancia de Marina del puerto donde se halla el buque, y que obtenga la aprobacion de S. M. trámites que dice son indispensables para evitar que se abuse de la mencionada Real órden y que por tanto considera inadmisible el que los agentes diplomáticos y cónsules pudiesen autorizar estas compras en el estranjero: porque siendo los espedientes que se instruyen en las Comandancias de Marina puramente facultativos, no pueden aquellos funcionarios proceder con el acierto que corresponde en materia tan delicada, ni pueden encontrarse en los puertos estranjeros peritos que inspiren completa confianza para la medicion y arqueo, y que además los derechos que han de pagar estos buques á su introduccion deben ingresar en las intendencias respectivas antes de verificarse la matriculacion, lo que no podria suceder si los rindiese en los consulados. En el segundo informe la Junta reproduce las mismas razones, insistiendo en lo perjudicial que seria al fomento de nuestra construccion naval, el que se relajen en lo mas mínimo las leyes ordinarias y disposiciones que rijen en la materia. Y al dar cuenta á la Reina (Q. D. G.) he creido de mi deber agregar algunas otras observaciones en vista de las citadas de V. E., porque espresándose en ellas que cuando el Gobierno admite los buques de construccion estranjera de 400 ó mas toneladas, debe suponerse que le tiene cuenta y que por tanto deben facilitarse

trangeros, no autorizando á los cónsules á conceder un pasavante ó patente provisional, tiende al fomento de la construccion de naves en

los medios de la adquisicion, en lo cual se vé no haber tenido presente que si bien la ley de aranceles autoriza la introduccion de esta clase de embarcaciones, considerando sin duda quizas con exajeracion el atraso en que se encuentra nuestra construccion naval, la misma ley en su artículo 23, concede un premio á todo propietario de buque de 400 ó mas toneladas que se construya en los astilleros españoles, siendo este premio igual al derecho que se exije por la introduccion de los de construccion estranjera: lo que prueba mas bien que el Gobierno, creyendo de necesidad esta admision, la adoptó como transitoria, alentando al mismo tiempo á los navieros nacionales para que se dediquen á construir buques de gran porte para de este modo sacudir el yugo de las importaciones estranjeras; importaciones que traen consigo un baldon, y que nunca debe protejer un Gobierno ilustrado: puesque como al principio seria mas barato comprar un buque estranjero que construirlo en nuestros puertos cuando la maestranza escasea en ellos por la emigracion que ha producido la falta de trabajo y nuestras repetidas convulsiones políticas es evidente que si se proteje la matriculacion de buques de construccion estranjera, nunca llegará el caso de que se fomente la propia. Además hay en mi sentir otra razon mas poderosa aun para no autorizar la habilitacion de esta clase de buques en los puertos estranjeros, para que vengan con bandera española á matricularse en otro de los dominios de S. M. que es la que se halla previsoramente prevenida en la Ordenanza de Matrículas, que para matricular un buque de construccion estranjera ha de haber sido adquirida la propiedad de él por un súbdito español, que se halle precisamente establecido en un punto de los dominios españoles, se faltaria completamente á esta circunstancia indispensable: circunstancia de que no puede prescindirse, porque el español que se halla establecido en el pais sufre todas las cargas del Estado con proporcion á sus facultades y segun el género de iudustria que ejerce, lo que no sucede con el que lo está en el estranjero; y seria injusto que sus buques por solo pertenecer á un individuo que solo tiene de español el nacimiento, pero que en realidad ha ido con sus capitales ó industrias á fomentar la riqueza de la nacion en que se halla establecido, disfrutare el beneficio de bandera que solo se dispensa á los buques que son propios de los españoles que se hallan avecindados en los dominios de S. M., que por tanto son contribuyentes al Tesoro público, y cuyos capitales ó industrias forman parte de la riqueza nacional. Además de que en la peticion de los comerciantes españoles que nos ocupa, se vé que la tendencia es de aprovecharse del nombre de españoles para contribuir lo menos posible al tesoro español, disfrutando en sus buques del beneficio de bandera que en manera alguna puede corresponderles sin prestar ningun servicio al suelo que los vió nacer: por lo que en ningun concepto puede admitirse semejante pretension; no teniendo fuerza alguna lo que espresa el encargado de negocios en la república del Ecuador, de que sabe que los ajentes de Francia, Inglaterra y los Estados Unidos se hallan ampliamente autorizados por sus respecivos gobiernos para dar pasavantes á los súbditos de sus naciones en la compra y abanderamiento de cualquier buque estranjero; porque concediendo el que sea así, las tres naciones que menciona son precisamente las que tienen mas desarrolladas sus respectivas marinas, tanto de guerra como mercantes, y ningun perjuicio puede seguirse al fomento de ellas por la admision de algun buque que otro

España. Eso no obstante por las circunstancias especiales del caso, se aprobó en Real órden de 3 de agosto de 1847 (10) la conducta del Cónsul español en Lóndres que dió pasaporte interino, bandera y rol á un

de construccion estranjera; y estando la nuestra por desgracia en distinto caso, y por tanto necesita que se proteja y fomente la construccion en nuestros astilleros que es la que acrecienta la riqueza publica. Enterada S. M. de cuanto dejo espuesto se ha servido prevenirme lo diga á V. E., como lo verifico de su Real órden, por resulta de las dos citadas comunicaciones de ese Ministerio, y en la intelijencia de que con esta fecha doy traslado de esta al señor Ministro de Hacienda, puesto que V. E. lo hizo de la suya de 22 de abril, en la hipótesis de que por este se accediese á los deseos manifestados por los comerciantes espresados. Dios, etc. Madrid 19 de junio de 1846.

(10) Excmo. Sr.: Al Sr. Ministro de Estado con esta fecha digo lo siguiente:— Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del expediente instruido en este Ministerio con motivo del abanderamiento en Lóndres de la fragata española *Comercio*, á que se refiere la comunicacion de ese Ministerio de 9 de octubre último, cuyo buque, matriculado en la Habana en 2 de marzo de 1841, fué vendido despues ilegalmente, y bajo el nombre de *Adelaida* llegó con bandera y patente peruanas al puerto de Lóndres, donde lo reclamó su legítimo dueño, y con intervencion del cónsul del Perú que recogió la patente de su república, fué habilitado por el cónsul general de S. M. en dicho puerto con pasaporte interino, bandera y rol, para que pudiera restituirse á su antigua matrícula de la Habana, considerándolo como un buque usurpado á la marina mercante española. Y enterada S. M. de lo que por conducto de ese Ministerio ha expuesto el referido cónsul general, así como de lo que ha manifestado la Junta de direccion de la Armada, con presencia del informe y de los datos que ha pedido al comandante general de Marina del apostadero de la Habana, aunque en concepto de aquella corporacion los diferentes abanderamientos del buque de que se trata en la Habana, Lima y Lóndres, han podido llevar el objeto de disfrutar los beneficios de menores derechos en los puntos á que se dirigia, como quiera que su abanderamiento en Lóndres es ya un hecho consumado; que su matriculacion en la Habana pudo haberse llevado á efecto en la época en que se verificó, por no estar aun entonces en observancia en aquellos dominios la ley de 28 de octubre de 1837, que prohibe la matriculacion y compra de buques estrangeros, y que el orígen de las dudas que ocurren sobre la legalidad de los cambios de bandera de la fragata *Comercio*, parten de la venta real ó simulada que se hizo en Guayaquil, donde no hay agente consular español; se ha servido S. M., de conformidad con el parecer de la expresada corporacion, aprobar el mencionado abanderamiento, pero determinando: que por ese Ministerio del digno cargo de V. E. se prevenga á los cónsules de S. M. en los puertos estrangeros, que en casos de esta naturaleza, antes de acordar el abanderamiento, dén cuenta al Gobierno de S. M. para la resolucion conveniente, porque en ello el perjuicio que los interesados pueden esperimentar por el retardo, no es comparable con el que resulta al Estado, tanto por los derechos de que se defrauda, cuanto porque se elude el cumplimiento de una ley dictada en favor de los intereses nacionales. Lo que comunico á V. E. de Real órden para que se sirva circularlo á los agentes diplomáticos y cónsules de S. M. en el estrangero; añadiéndole de igual Real órden, que será muy oportuno que al mismo tiempo se les dé conocimiento, si ya no se hubiese hecho, de la que se co-

buque español que ilegalmente se habia vendido en el Perú; pero al paso que se ratificaron los principios que se dejan transcritos se mandó que en lo sucesivo antes de acordar el abanderamiento dén cuenta á S. M. para la resolucion conveniente. Circunstancias especiales ó quizás el que no siempre los que se han hallado al frente del Gobierno han tenido igualdad de miras, ha sido causa de que en diversas circunstancias, se haya facultado á los cónsules españoles en el estranjero para conceder esa clase de documentos, segun lo atestiguan las Reales órdenes de 3 marzo de 1845, 23 noviembre de 1846, 4 enero, 21 mayo y 6 diciembre de 1847, 28 abril y 22 setiembre de 1848, y finalmente la de 5 agosto de 1851 (11) siendo de observar no obstante que esta última concesion no se utilizó, ya que por ella no obtuvo ventaja

municó por este Ministerio á ese con fecha de 19 de junio de 1846, por la cual se declaró que no se les puede autorizar para que habiliten con pasavantes á los buques de construccion estrangera para venir á matricularse á puertos españoles, á fin de que entiendan que la consulta que ahora se previene que hagan antes de conceder el abanderamiento se refiere solo á un caso especial y dudoso como el de la fragata *Comercio*, porque por regla general los buques estrangeros solo pueden abanderarse con el pabellon español, despues de haberse matriculado en uno de nuestros puertos, si tienen las circunstancias que previenen las leyes, y satisfaciendo los derechos que están establecidos.
De la misma Real órden lo traslado á V. E. como resultado de su oficio de 26 de Junio próximo pasado, número 1,850, para los efectos correspondientes y su circulacion en la Armada Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 3 de agosto de 1847.—Juan de Dios Sotelo.—Sr. Director general de la Armada.

(11) He dado cuenta á S. M. de la esposicion de D. Juan Menendez, vecino y del comercio de la Coruña, cuya copia se sirvió V. S. remitir á este Ministerio con Real órden de 7 de mayo último, en solicitud de que se le permita abanderar provisionalmente en los puertos de Valparaiso ó Guayaquil, por los ajentes consulares españoles, los buques que proyecta adquirir en la costa del Pacífico para conducir á la península 24,000 fanegas de cacao, sin exijirse á este cargamento mas derechos que los que le correspondan como introducido con bandera nacional; y bajo la obligacion de que al llegar los buques al primer puerto de la península se formalizará su matriculacion en los términos establecidos y pagando el derecho fijado para obtenerla; y S. M., enterada del dictámen asesorado que sobre el particular ha emitido el Sr. Director general de la Armada, y teniendo presente: que por el art. 3.º, de la ley de 28 de octubre de 1837 quedaron derogados el art. 590 del Código de comercio y cuantas órdenes ó disposiciones se opongan á lo decretado en el artículo 2.º de la propia ley, por el cual se prohibe la matriculacion de buques mercantes de construccion estranjera; cuyo precepto se halla vijente, con solo dos modificaciones, una hecha por la ley de aranceles de 9 de julio de 1851, que permitió la introduccion de buques estranjeros de 400 toneladas arriba, y la otra por la Real órden de 7 de enero de 1848, que concede la matriculacion de todo buque de hierro, aunque sea de menos de 400 toneladas, siendo de vapor, y que el abanderamiento de buques estranjeros con pabellon nacional en los puertos estranjeros por los ajentes diplomáticos y consulares españoles está prohibido por la Real órden

alguna la casa que solicitaba el pasavante. Esta diversidad de disposiciones dió orijen á que creyendo algunos cónsules confusa la lejislacion en este punto, asi como en algun otro que no es objeto de esta voz, se promoviera por el ministerio de Estado una consulta al de Marina, la cual se resolvió en Real órden de 13 diciembre de 1852 (12) bajo los

de 19 de junio de 1846, la cual se reencargó y mandó circular á los referidos ajentes por otra de 3 de agosto de 1847, prohibiéndoles que habiliten á los buques estranjeros con pasavantes para venir á matricularse á puertos españoles, porque solo pueden usar el pabellon nacional, despues de haberse matriculado en uno de nuestros puertos, si tienen las circunstancias que previenen las leyes y satisfaciendo los derechos que están establecidos, se ha servido resolver: que la lejislacion vijente se opone á lo que solicita Menendez, y que en consecuencia no se puede acceder á ello; pero que, á semejanza de lo que se determinó por Real órden de 6 de diciembre de 1847, de conformidad con el consejo Real en pleno, respeto de dos vapores comprados en Lóndres por la casa de Zulueta, podrá autorizarse á los ajentes consulares españoles en Valparaiso ó Guayaquil para que habiliten á los buques que ha de comprar Menendez para la conduccion del espresado cargamento, con el correspondiente pasavante para venir al puerto de la península de su destino con bandera española mandados y tripulados por españoles con el único y esclusivo objeto de conducir aquel cargamento y obtener su matriculacion y abanderamiento con los requisitos que exije la ley, sujetándose en caso contrario á las disposiciones de la Ordenanza de Matrículas; y que no pudiendo reputarse tales buques como españoles hasta que se instruya y apruebe por S. M. el espediente de su matriculacion, deberán abonar los efectos que conduzcan los derechos que correspondan, como si hubiesen sido conducidos con bandera estranjera, sea cual fuere el resultado del espediente que se instruya para su matriculacion. Lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion á su citada comunicacion, esperando que se sirva manifestarme si á Menendez le acomoda la autorizacion en estos términos, para que pueda trasladarse al Ministerio de Estado, á fin de que por él se espidan las conducentes á que tenga efecto. Dios, etc. Madrid 5 de agosto de 1851.

(12) He dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. del espediente instruido en este ministerio con motivo de la comunicacion que me dirijió V. E. en 21 de marzo del año próximo pasado relativa á la conveniencia de que atendida la confusion que ofrecian las diferentes resoluciones sobre el abanderamiento provisional de buques en puertos estranjeros y matriculacion en los españoles, se adoptase una disposicion terminante que evitase al cuerpo consular las dudas y compromisos que frecuentemente ocurrian; para cuyo efecto propone V. E. tres bases que en su concepto llenan las condiciones apetecidas. Oido el parecer del Sr. Director jeneral de la Armada y remitido luego el espediente al Consejo Real para que en pleno consultase lo que creyese mas conveniente, con fecha 24 de marzo último evacuó la consulta pedida que en su parte resolutiva dice lo siguiente: — «Examinado el espediente por el Consejo con presencia de las disposiciones de la Ordenanza de Matrículas vijente, y de las diferentes superiores determinaciones espedidas con el objeto de marcar á los cónsules la línea de conducta que deben seguir con los buques españoles que arriben á los puertos de su demarcacion sin los documentos de que deben ir provistos, en las enajenaciones que de los mismos puedan hacerse, y por último cómo deben conducirse en el caso de que algun súbdito español adquie-

mismos principios que se dejan transcritos, y dando para mayor claridad una instruccion especial para gobierno de los cónsules acerca el

ra alguna embarcacion de construccion estranjera, entiende: que si bien puede ser conveniente que por el ministerio de Estado se forme una instruccion en la que los cónsules en el estranjero encuentren reunidas las reglas establecidas para los casos que indica en su citada comunicacion, poniéndose de acuerdo con el de Marina antes de circularla para su cumplimiento á los cónsules, no es necesario que esta sea objeto de una ley, como propone la Direccion general de la Armada, por no ser conveniente en concepto del Consejo variar la lejislacion vijente en el particular bastante clara y terminante para que los ajentes consulares encuentren en su ejecucion la manera de solventar sus dudas y evitar compromisos.

La Real órden de 11 de octubre de 1843 espedida por consecuencia de lo manifestado por el Ministerio de Estado, establece con presencia de las disposiciones de la Ordenanza de Matrículas y otras superiores determinaciones que cita, las diligencias y conducta que los cónsules deben observar con las embarcaciones españolas que lleguen á las costas de su demarcacion sin los documentos de que deben ir provistas para navegar.

Esta superior determinacion, así como las disposiciones del art. 2.°, tít. 10 de la Ordenanza de Matrículas, no se han tenido presentes al examinar la primera parte de la primera base propuesta por el Ministerio de Estado, pues no pudiéndose dar nueva patente á quien la hubiese perdido, sin órden espresa del Capitan general del departamento, en la Real órden citada se faculta á los cónsules solo para que en casos escepcionales, es decir, en los naufrajios, apresamiento ú otro incidente irremediable, faciliten el despacho del buque, dispensando proteccion y asistiendo á su capitan; esto es, facilitándole los medios de poder regresar al punto de la península que mas le convenga, para que pueda rehabilitarse y justificar oportunamente el incidente irremediable que le ocasionó la pérdida de sus papeles; ó lo que es lo mismo, admitiéndole la correspondiente informacion de ello, y librándole la debida certificacion que ponga á cubierto su responsabilidad; poniéndolo todo en conocimiento del Comandante militar de Marina de la provincia en que hubiese sido despachado el buque para que determine lo conveniente con arreglo á ordenanza.

Los buques españoles que por consecuencia de lo dispuesto en la Real órden de 29 de setiembre de 1824 espedida á solicitud de los navieros de Mahon, se enajenen en puertos estranjeros, no tienen necesidad sus dueños de acreditar ante los cónsules las causas que á ello les inducen; si bien la venta debe verificarse siempre con anuencia del cónsul, ó del comisionado español si lo tuviere en el punto; y el vendedor está en el deber de dar parte de la venta al Comandante de Marina donde estaba matriculada la embarcacion para que pueda hacer la anotacion correspondiente en la lista á que hubiere pertenecido.

Por esta Real órden se modificaron los artículos 7 y 27 de los títulos 9 y 10 de la ordenanza de matrículas; de los cuales el primero prohibia la enajenacion de buques españoles en el estranjero, y en el 2.° se determinaba lo que debia hacerse en el único caso en que era permitida y para lo cual era preciso el permiso del cónsul, previa la correspondiente justificacion.

No es menos terminante la lejislacion vijente con respeto á la matrícula y abanderamiento de embarcaciones de construccion estranjera, y la intervencion que en ello pueden tener los cónsules. La Ordenanza de Matrículas no prohibe, como se

particular, en la cual se esplica como deben conducirse en los casos de

supone, la introduccion en España de esta clase de embarcaciones, y así es que establece la manera como deben proceder en su matrícula y abanderamiento los capitanes ó comandantes jenerales de los departamentos y los comandantes militares de Marina de las provincias en su caso. Pero deseando S. M. fomentar en cuanto fuere posible la construccion naval en nuestros puertos y el acrecentamiento de tan importante industria, procuró dificultar la adquisicion de semejantes embarcaciones, prohibiéndola fuera de los puertos de España. Por consecuencia del decreto espedido en 23 de octubre de 1816 por S. M. Cristianísima se alzó esta prohibicion en 21 de enero de 1818, permitiendo á los particulares la construccion y compra de embarcaciones en Francia por un tiempo determinado; esta concesion jeneral quedó reducida despues por Real órden de 30 de diciembre de 1827 á casos de particular escepcion, en los cuales los cónsules en los puertos estranjeros tienen marcada en la Real órden de 8 de agosto de 1818 la línea de conducta que deben observar con dichas embarcaciones para que puedan pasar á uno de los puertos de la península á matricularse y proveerse de los documentos precisos para emprender ulteriores destinos, y sin los que ninguna embarcacion de propiedad española puede usar de esta bandera; debiéndose tener presente que muy léjos de facultar dicha Real órden á los cónsules para autorizar el armamento militar de los referidos buques, como se dice en la comunicacion del Ministerio de Estado, se les prohibe terminantemente, debiéndose ceñir á permitir y autorizar que conduzcan en bodega, si les conviniere, los efectos necesarios para el armamento espresado, cuya introduccion no se halle prohibida por las leyes; pues los armamentos hostiles ó defensivos han de verificarse precisamente en los puertos de la península bajo todas las reglas que establecen las ordenanzas.

Si ha de permitirse ó no en España la introduccion de buques de construccion estrangera, ha sido objeto de diferentes resoluciones ya en un sentido ya en otro, siendo hoy permitida, si bien con las restricciones de que sean de determinado porte. Pero nada se ha dispuesto que altere ni varíe las disposiciones de la Ordenanza de Matrículas y la Real órden de 30 de diciembre de 1827, y por lo tanto á los súbditos españoles les es permitido adquirir en nuestros puertos buques de construccion estranjera, siempre que reunan las circunstancias establecidas en la ley de aduanas vijente, en cuyo caso las autoridades de Marina pueden proceder á su matrícula en los términos que dispone la Ordenanza.

El facilitar los medios de que ciertas embarcaciones vengan á nuestros puertos á adquirir la nacionalidad que desean y necesitan para navegar con el pabellon español, y disfrutar de las ventajas concedidas á este, podrá ser interés del Gobierno que tiene una utilidad conocida en el aumento de la construccion naval de su pais, pero no lo es siempre de España cuya construccion naval se perjudica notablemente con la introduccion de embarcaciones de esta especie. Solo en el caso de que algun particular por circunstancias especiales obtenga del Gobierno de S. M. el oportuno permiso para construir ó comprar en el estranjero alguna embarcacion, podrá el cónsul del puerto donde esto se verifique facilitar al dueño de la embarcacion el correspondiente certificado que acredite su propiedad sin que tenga parte en ella ningun estranjero, y el oportuno salvo conducto ó pasavante para que pueda hacer el viaje á uno de nuestros puertos con el objeto de adquirir nacionalidad por medio de la matrícula. Advirtiendo al dueño del buque que los efectos de que pueda venir cargada la embarcacion, como la embarcacion misma, están sujetos al pago

abanderamiento de naves de construccion estranjera, en los de recom-

de derechos que establece la ley de aranceles: pero no adquiriendo esta su nacionalidad hasta despues de estar matriculada que es el objeto de su viaje, aquellos no pueden disfrutar del beneficio concedido á los que se conducen en buques nacionales correspondientes á alguna de nuestras matrículas.»—Y habiéndose conformado S. M. con el inserto acuerdo por estar en completa armonía con las leyes y resueltas las dudas consultadas, me manda lo transcriba á V. E., como de su Real órden lo ejecuto, incluyéndole de la misma la adjunta instruccion formada con entera sujecion á las disposiciones vijentes, de la cual y de esta Real resolucion remitiré á V. E. el competente número de ejemplares impresos á fin de que segun V. E. desea se circule á los cónsules de S. M. y puedan sin los temores que indica arreglar á ella sus disposiciones en la parte que tiene relacion con este Ministerio. Dios etc. Madrid 13 de diciembre de 1852.

INSTRUCCION á que, segun las leyes y Reales órdenes vigentes, deben sujetarse los cónsules de S. M. en los puertos estranjeros, en los cuatro casos é incidencias que se espresan y tiene relacion con la marina.

CASO PRIMERO.

Introduccion, matrícula, y abanderamiento de buques de construccion estranjera.

Pueden introducirse en el Reino: adquiriéndolos en los puertos españoles: idem en los estranjeros por compra ó construccion.

La ley exige:

Que han de medir de 400 toneladas arriba, los de madera; y que los vapores, casco de hierro, no estén sujetos á arqueo.

Matrículas y abanderamiento.

Siendo adquiridos en los puertos de España, y previo el pago de los derechos de arancel, ante los comandantes de Marina con arreglo á la Ordenanza de Matrículas y Reales órdenes de 3 de agosto de 1847 y 7 de enero de 1848 que prohiben; la primera, por regla jeneral, el abanderamiento hasta despues de la matrícula; y la segunda, la de los buques casco de hierro con destino á vela, sin espresa Real autorizacion.

Siéndolo en puertos estranjeros, por compra ó construccion, se deduce que para traerlos á matricular á España deben venir bajo el pabellon de la nacion donde fueron adquiridos ó construidos ú otro cualquiera, puesto que por regla general está prohibido el abanderamiento hasta despues de la matrícula. Pero como han podido ocurrir casos de particular escepcion, para apreciarlo y despreciar abusos, está dispuesto se solicite permiso de S. M. por conducto del Director general de la Armada á fin de que con su informe, y por el Ministerio de Marina que es el regulador de la oportunidad de estas gracias segun las necesidades del comercio y adelantos de nuestros astilleros particulares, se digne S. M. negar ó conceder el permiso, y en este último caso autorizar al cónsul para que en vista del Real permiso que deberá obrar en copia por cabeza del espediente que se formará con arreglo á la Real órden de 8 de agosto de 1818, proceda á la habilitacion provisional del buque adquirido, se llena los requisitos y el dueño cumple los preceptos de la ley, para que pueda venir á matricularse al puerto de España que designe, con arreglo

posicion de averías y en los de venta de naves españolas en puertos es-

á la citada Ordenanza y sujeto á las penas que la misma impone si no viniese con puntual sujecion á sus preceptos, de que se ha de enterar y á los que ha de quedar el dueño obligado en el espediente que ha de instruirse y ser remitido al Comandante de Marina de la provincia donde se dirija el buque. Hasta que la matriculacion se verifique, el buque no disfruta beneficio de bandera.

CASO SEGUNDO.

Venta de buques españoles en puertos estranjeros y sus incidencias.

Puede verificarse libremente á voluntad acreditada de sus dueños; y el buque pierde la nacionalidad.

Si el buque fuese de construccion estranjera matriculado en España no puede de manera alguna enajenarse.

Cesan las consideraciones de los dos anteriores particulares, cuando una embarcacion mercante española se hallare en puerto estranjero tan maltratada que no pudiese rehabilitarse para regresar á España y fuese indispensable proceder á su venta. Para este caso está autorizado el capitan, previos los requisitos y formalidades prescritas en el art. 27, tít. 10 de la Ordenanza de Matrículas.

El capitan de todo buque español deberá llevar por aumento á su documentacion la escritura qué acredite la obligacion que contrajo con su jente antes de salir á la mar para el caso de que se vendiese el buque en el estranjero.

CASO TERCERO.

Buques españoles que arriban á puertos estranjeros sin documentacion.

Puede acaecer: por pérdida que ocasione fuerza mayor ó causa involuntaria: por pérdida maliciosa ó simulada.

Todo capitan ó patron que navegare fuera de la comprension del departamento deberá ir autorizado de real patente de navegacion; sin la cual será detenido y conducido con su buque al primer puerto donde será confiscado con su carga etc. (art. 1.°, tít. 10 de la Ordenanza de Matrículas). Ninguna embarcacion de tráfico de costa ó de alta mar ha de navegar sin rol de su tripulacion; y la que careciese de este requisito será detenida y embargada dando cuenta, etc. (art. 23, tít. 10 de id. id.). Al tenor de los anteriores artículos y con sujecion á los tratados, obrarán los cónsules (Real órden de 11 de octubre de 1843, regla 7.ª). En el caso de que no puedan llevarlo á efecto participarán el acaecimiento al General del departamento y Comandante de Marina de la provincia á que perteneciere el buque para que tenga cumplimiento, absteniéndose los cónsules de facilitar el despacho de estos buques á no mediar una causa escepcional debidamente justificada que los constituya en el primer caso propuesto, pues entonces debe prestarles ayuda y proteccion y habilitarlos para su regreso (Real órden de 11 de octubre de 1843, reglas 8.ª, 9.ª, etc.)

CASO CUARTO.

Carenas de buques españoles en puertos estranjeros.

Puede verificarse con sujecion á la ley de 28 de octubre de 1837 en los tres casos

tranjeros. Por último, en Real órden de 27 enero de 1853 (13) en vista de que se habia hecho una transgresion de estos principios, se mandó que en lo sucesivo no se conceda permiso paraque ningun buque construido en el estrangero venga con pabellon español á matricularse, ya

que señala sin pago ni responsabilidad alguna del capitan ó dueño, ó por voluntad deliberada, en cuyo caso la ley lo condena.

En el primer supuesto acreditado ante el cónsul formará este espediente que sin causar gasto alguno á los capitanes justifique el hecho y la necesidad, y un testimonio de él se remitirá al jefe de la matrícula de que proceda el buque.

En el segundo se considera que el buque ha renunciado al beneficio de bandera y quedan además sujetos su capitan ó dueños á otras penas arbitrarias; para cuyo fin los cónsules darán los competentes avisos.

Tales son las reglas generales, conformes con la lejislacion marítima á que deben sujetarse los cónsules en los casos espresados. Debiendo en los de duda que aun pudieran ocurrir consultar en el adjunto índice de materias las leyes y Reales órdenes en que se funde esta instruccion.—Madrid 13 de diciembre de 1852.

(13) He dado cuenta á la Reina nuestra señora de las instancias dirijidas á este Ministerio por el del digno cargo de V. E., con fechas 13 y 29 de diciembre último en las que los representantes de las casas Bofill, de Barcelona, é Illas, de Santander, solicitan se les conceda permiso para traer á matricular á la península bajo bandera española varios vapores de hierro que han construido en el estranjero. Tambien la he impuesto de lo que sobre el particular ha opinado el señor Director general de la Armada. Y S. M. en vista de dicho dictámen, y considerando que aun que por la partida 433 de la ley de Aduanas de 9 de julio de 1841, Reales órdenes de 27 de marzo de 1847, 5 de octubre de 1849, 12 de setiembre del mismo, y por la ley de Aduanas de 1.° de noviembre del citado año de 1849 está permitida la matrícula ó abanderamiento de los buques de construccion estranjera que midan mas de 400 toneladas, y los de vapor y casco de hierro, sin sujecion á arqueo previo el pago de los derechos de arancel, teniendo al mismo tiempo presente que las de 19 de julio de 1846, 3 de agosto de 1847 y 1.° de marzo de 1851 además de prohibir á los cónsules que autoricen la habilitacion de estos buques, previene que han de venir precisamente á matricularse á España sin que puedan ser abanderados hasta que esto se verifique, y considerando finalmente que habiéndose dignado conceder por Real órden de 13 de octubre del año próximo pasado á D. Leopoldo Barrié la gracia especial de que bajo el pabellon español viniesen á matricularse al puerto de Santander dos vapores de hierro que dicho individuo habia adquirido en Inglaterra, les haya sido otorgado á estos buques el beneficio de bandera con graves perjuicios de nuestra marina mercante y de la justa proteccion que se debe á nuestros astilleros particulares, sin embargo de haberse terminantemente consignado en la referida soberana resolucion que no habian de disfrutar del enunciado beneficio hasta despues de matriculados, S. M. se ha dignado resolver que en lo sucesivo no se conceda permiso para que ningun buque construido en el estranjero venga con pabellon español á matricularse, respecto á que en cumplimiento á lo dispuesto en la lejislacion vijente en la materia no pueden aquellos arbolarlo hasta despues que hayan sido lejítimamente nacionalizados. De Real órden lo espreso á V. E. para su conocimiento y en contestacion, devolviéndole adjuntas las referidas instancias. Dios, etc. Madrid 27 de enero de 1853.

que conforme la ley vijente no pueden arbolarlo hasta despues que hayan sido nacionalizados.

5. Todos los documentos asi de venta de la nave como de cualquiera otra clase hechos en pais estranjero deben presentarse en el espediente que se forme para el abanderamiento, legalizados por el Cónsul español del punto en que se haya otorgado conforme la real órden de 22 Abril de 1854 (14).

6. En real órden de 27 Marzo de 1848 en vista de algunas diferencias que se notaron al verificar el arqueo de cierto buque de construccion extrangera que se abanderó en Filipinas, se mandó que antes de de proceder al abanderamiento de un buque de construccion extrangera se ejecute el arqueo por el constructor del arsenal de Cavite aun cuando aparezca acreditada su medicion por distintos peritos nombrados por el tribunal de comercio de cualquiera otro de los del archipiélago, lo que viene á establecer el principio de que el arqueo compete á la marina.

7. Para que la dilacion que suelen sufrir los espedientes de abanderamiento no perjudiquen al comercio é interin ultimados aquellos re-

(14) El Exmo. Sr. Ministro de Marina de Real órden con fecha 22 de abril de 1854 me dice lo siguiente: —Ha llamado la atencion de la Reina (q. D. g.) las frecuentes faltas que se advierten en los espedientes que se instruyen en las Comandancias de Marina de no venir legalizadas por los representantes de S. M. en el estrangero las actas de registro ó sea escrituras de venta de los buques de construccion estrangera que adquiere el comercio español, dando lugar con este proceder de los adquisidores á la duda de si tiene participacion en esta clase de negocios contra lo que está prevenido algun individuo que no sea español nativo ó naturalizado y si en la compra hay simulacion ó fraude, con lo cual además de infringirse lo mandado sobre este punto, se causa á la sombra de estos abusos y con detrimento de los intereses del comercio en general y de la Hacienda en particular, grave daño á la construccion española que se vé privada de los beneficios y adelantos que reportaria no siendo la introduccion tan repetida. En su consecuencia solicita siempre S. M. por el desarrollo y fomento de aquella industria naval, una de cuyas bases viene á ser que la matriculacion se limite tan solo á las embarcaciones que por sus circunstancias legales se hallen en el caso de obtenerla, se ha dignado resolver signifique á V. E., como de su Real órden lo verifico, que por el Ministerio de su digno cargo se prevenga muy eficazmente á dichos funcionarios que en lo sucesivo no dejen de prestar la mencionada legalizacion, tanto al documento importante de la venta ó traspaso del dominio, como á los demás que tengan relacion con ella y la merezcan, puesto que esta es la verdadera raiz por donde puede venirse en conocimiento de cualquier esceso que quiera cometerse en esta parte, y los Cónsules los únicos que pueden conocerlos y evitarlos. Al propio tiempo es la voluntad de S. M. que en adelante no se dé curso á espediente alguno de esta clase si no viene revestido del requisito indispensable de la legalizacion prestada por ante la Cancillería del Consulado. De la misma Real órden lo traslado á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes.

cae la superior resolucion permitia el art. 5, tit. 9 Ord. de Mat. (15) que los Capitanes Generales concedieran el abanderamiento provisional interin recaia la Real aprobacion, pero por Real órden de 27 de mayo de 1816 se les quitó esta facultad á consecuencia de los abusos que se habian introducido en la matriculacion de buques de construccion estranjera figurándolos adquiridos por españoles, y fué confirmada por las de 7 marzo de 1842 y 3 de igual mes de 1841. Ello no obstante para evitar los perjuicios sufria el comercio ya que mientras el espediente de abanderamiento seguia sus trámites el buque estaba detenido en el puerto, gastando en vez de ganar, en real órden de 2 abril de 1859 (16) se facultó á los Capitanes generales para conceder el abanderamiento provisional en los casos que no ofrecieren duda y dando cuenta inme-

(15) Art. 5.º En las matrículas de embarcaciones estranjeras se necesita examinar atentamente, para evitar todo tropiezo ulterior, los instrumentos justificativos de su entera propiedad á vasallos mios; y que ningun estranjero tenga en ella la menor parte: con este fin al presentarse al comandante de una provincia los documentos justificativos en el asunto, mandará reconocerlos á su auditor, por si en ellos encontrase alguna tacha legal; y hallándolos corrientes, estenderá aquel su informe en el espediente que pasará el comandante al principal de los tercios, esponiendo en su carta el dictámen que formare, para que con todas estas noticias se haga por el comandante principal la debida consulta al Capitan general del departamento, sin cuya espresa órden, que comunicará el mismo comandante principal, no tendrá nadie facultad de proceder á la matriculacion de embarcacion estranjera. Pero en casos ejecutivos en que los comandantes militares de las provincias prevean que de la demora pueden seguirse perjuicios graves al comercio, verificarán por sí la matrícula ó alistamiento de la embarcacion, sin que por esto deje de cumplirse despues el requisito de la aprobacion, que corresponde al respectivo Capitan general del departamento. *Tít.* 9, *Ord. de Mat.*

(16) El Exmo. Sr. Ministro de Marina con Real órden de fecha 2 de abril de 1859 me dice lo que sigue:—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia elevada á S. M. por D. Eduardo Lopez en representacion de D. Alejandro Geslier y Slare, natural y vecino de Cadiz, solicitando abanderamiento provisional con los nombres de *Cubana* y *Montañesa* para dos fragatas de hélice de su propiedad de mas de 400 toneladas adquiridas en el estrangero, y que para emprender viages de Santander á la Habana deben llegar en breve á ese puerto. Enterada S. M. deseando conciliar los intereses del servicio y de conformidad con el dictámen de la Junta Consultiva de la Armada, se ha dignado resolver, disponga V E. la matriculacion y abanderamiento de los espresados buques previa la instruccion del oportuno espediente en el Juzgado de ese tercio naval, y cumplidos que sean los requisitos de ordenanza y demás preceptos vigentes y que esta soberana disposicion se entienda para lo sucesivo estensiva á toda clase de buque de construccion estrangera cuya introduccion esté permitida por la ley, sin perjuicio de consultar anticipadamente á S. M. en los casos dudosos que ocurran y dando siempre inmediata cuenta á este Ministerio de toda embarcacion estrangera que se nacionalice. De Real órden lo digo á V. E para su conocimiento, efectos que se previenen y circulacion.

diatamente al Gobierno. Téngase presente asi en los casos que ofrezcan como en los que no presenten duda, la Real órden de 15 de setiembre de 1853 (17) por la que se mandó que los testimonios de los espedientes de abanderamiento que se remitan al ministerio, sean espresivos de todas las dilijencias indispensables para justificar el cumplimiento de cuanto exije la lejislacion en la materia.

8. Si una nave española fuere apresada, pierde los beneficios de abanderamiento, los recobra no obstante si es rescatada antes de entrar en puerto extrangero, pero si ha entrado en él es indispensable sea matriculada de nuevo conforme á lo prevenido por el art. 8. Tit. 9. Ord. de Mat. (18). *Véase Presas.*

9. Para fomentar la construccion naval disponia el art. 9. Tit. 9. Ord. de Mat. (19) que se diesen gratificaciones á los navieros, y además se les concedian rebajas en los derechos sobre las maderas y demás primeras materias. El espíritu de la actual lejislacion es el mismo, pues

(17) Enterada la Reina Nuestra Señora de la carta de V. E., núm. 461, y del espediente que acompaña relativo a la naturalizacion de la fragata «Agustina,» Su Magestad se ha dignado aprobar su matriculacion y abanderamiento de conformidad con el parecer del Director general y Junta consultiva de la Armada, encargándome al propio tiempo prevenga á V. E., como de su Real órden lo verifico, que en lo sucesivo los testimonios de esta clase que se remitan á este Ministerio no sean tan diminutos y se dén las órdenes oportunas para que el escribano principal de ese Juzgado de Marina cuide de que se comprendan en ellos las dilijencias indispensables en su esencia marcadas por la Ordenanza de Matrículas y Reales disposiciones que la adicionan. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y fines espresados. Dios, etc. Madrid 15 de setiembre de 1853.

(18) Art. 8.° Si una embarcacion española, matriculada y apresada por los enemigos, fuese rescatada debidamente por sus dueños ó por otros vasallos mios, habrá de espresarse asi al matricularse nuevamente con referencia á su anterior asiento, haciéndose antes por el comandante del partido una informacion de su identidad. Hecho el rescate en la mar antes de entrar en el puerto la presa, no será necesario renovar su asiento, bastando notarlo en él, y podrá continuar la embarcacion su viaje al puerto de su destino; pero rescatándose en puertos estrangeros, quedará inhabilitada para cualquiera navegacion que no sea la de su regreso á España, á no obtener espresa licencia mia para otra cosa; y el capitan ó patron de la embarcacion rescatada restituirá la patente para que se cancele, no pudiendo emprender nueva salida hasta verificar las formalidades prescritas. *Tít. 9., Ord. de Matrícula.*

(19) Art. 9. Como es muy importante el fomento de la industria y navegacion de mis reinos, y que el comercio se practique en embarcaciones nacionales, han de tener especial cuidado los comandantes de los partidos en animar á la construccion en mis puertos, y cumplirán con exactitud las gratificaciones ofrecidas á favor de las naves de fábrica española, y la libertad ó rebaja de derecho en las maderas, cáñamos ú otros efectos empleados para su construccion en los puertos de la península ó islas adyacentes. *Tít. 9., Ord. de Matrícula.*

por la regla 31 de los actuales aranceles (20) se abonan ciento veinte reales vellon por tonelada por cada buque que se construya en España cuyo arqueo esceda de cuatrocientas toneladas, cantidad que se satisfará encuanto se hubiere hecho á la vela para cualquier punto de América ó Asia, no abonándose cosa alguna por los que no alcanzan á las cuatrocientas toneladas toda vez que su introduccion en el reino se halla prohibida. Respeto al interes que el citado articulo de la ordenanza encarga á los Comandantes desplieguen en este asunto, su parte dispositiva, se halla ratificada en Real órden de 5 noviembre de 1851 (21) con motivo de haber pretendido el subdelegado de rentas del Campo de Gibraltar se pusieran dificultades á la construccion de buques en Algeciras por sospechar iban á dedicarse al contrabando.

(20) 31.ª Al propietario de todo buque construido, armado y equipado en los astilleros del Reino ó Islas adyacentes, cuyo arqueo llegue ó esceda de cuatrocientas toneladas, de veinte quintales castellanos, se abonará por cada una de las que mida, comprendido el local que se destine para la maquinaria, ciento veinte reales de vellon, luego que haya dado vela del puerto de construccion ó de otro del Reino, para hacer un viaje á cualquier punto de América ó de Asia.

Este premio será solo por la primera vez y mientras subsista la admision de naves extranjeras que midan mas de cuatrocientas toneladas; y para obtar á él los interesados entregarán al administrador principal de aduanas de la provincia en que haya tenido efecto la construccion, una instancia dirigida al Ministerio de Hacienda pidiendo su abono. Dicho jefe se dirigirá á la autoridad superior de Marina, en solicitud de la correspondiente certificacion del arqueo del buque, en la cual deberán constar el número de toneladas de veinte quintales castellanos que mida; á cuyos documentos se unirá otra certificacion del contador de la aduana, visada por el administrador, que esprese haberse hecho el buque á la vela para cualquiera de los puntos dichos, y la correspondiente escritura de propiedad, remitiéndose estos documentos á la Direccion general de aduanas y aranceles para que recaiga la resolucion oportuna. *Aranceles de Aduanas para* 1859.

(21) He dado cuenta á S. M. de lo que V. E. manifiesta en oficios de 10 y 17 de setiembre últimos, números 896 y 929, acerca de las cartas que inserta del Capitan general del departamento de Cádiz, relativas á las reclamaciones del subdelegado de rentas del campo de Gibraltar, con motivo de la construccion de un falucho y dos barquillas cerca de la bahía de Algeciras, á los incidentes ocurridos con estos buques, y á la imposilidad en que se halla el capitan de navío, por su edad octogenaria y achaques consiguientes á ella, de desempeñar la Comandancia de marina de aquella provincia; y S. M. impuesta de todo, y de conformidad con la opinion de V. E., se ha servido resolver que cese en el referido destino: pero que estando recomendado por el art. 9, tít. 9 de la Ordenanza de Matrículas que los Comandantes de Marina tengan especial cuidado en fomentar y animar la construccion de buques en los puertos españoles, no puede impedirse que se verifique por la presuncion de que ván á dedicarse al contrabando, pues para evitar el mal uso que pueda hacerse de alguno de ellos basta observar lo prevenido en la misma Ordenanza. Lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion y para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 5 de noviembre de 1851.

10. Segun naturalmente se concibe los espedientes y autorizaciones de abanderamiento son del esclusivo y peculiar conocimiento de las autoridades de marina, lo que es aplicable á nuestros dominios de Ultramar; no obstante las mayores facultades de que allí disfrutan los Capitanes Generales en razon á la distancia que los separa de la metrópoli, segun se dijo en Real órden de 1.° abril de 1852 (22).

1. Como en la guardia de todo buque consiste su seguridad asi en puerto como en mar, si por abandono de la misma sucede alguna avería, exige el art. 12, tit. 14 de las ordenanzas de matrícula (1), que las pague el que ha cometido el abandono y que sea sentenciado á campaña por el tiempo proporcionado á las consecuencias que se hayan originado de su falta. *V. Guardia.*

2. El capitan tiene obligacion de salvar la nave y defenderla de todo género de riesgos y peligros; asi el que por cobardía ú otra causa la entregue á enemigos además de tener que indemnizar al dueño de un daño que pudo evitar, pierde el derecho á ejercer la patronía salvo si aquel le absuelve de responsabilidad, en cual caso en pena de su delito deberá hacer una campaña pudiendo en seguida volver al ejercicio de su empleo, así lo dispone el art. 39, tit. 14 Ordenanza de Matrícula (2).

3. El matriculado que faltando á los compromisos que tiene con-

(22) Véase la nota 3 páj. 3.

(1) Art. 12. Cuando un matriculado se hallare de guardia en buque mercante para la buena custodia y seguridad del buque en la mar ó en puerto, y fuere causa por su abandono ó descuido de alguna avería, la subsanará de sus haberes, y será además sentenciado á campaña por el tiempo proporcionado á los daños que de su falta se originasen, y de la pena pecuniaria que haya sufrido. *Tit. 14, Ord. de Matrícula.*

(2) Art. 39. El capitan ó patron que pudiendo defenderse se rindiere cobardemente á los enemigos, ó les abandonase su embarcacion, pudiéndola salvar en huida, deberá responder de la pérdida con sus bienes, y quedará privado para siempre de ejercicio de patronía, á menos que los interesados no le absuelvan de toda responsabilidad por medio de formal testimonio que lo acredite, en cuyo caso podrá optar á su anterior plaza despues de hecha una campaña en mis bajeles, por lo que la vindicta pública interesa en la correccion de estos ejemplares. *Tít. 14. Ord. de Matrícula.*

traidos al entrar en la nave la abandona, pierde su salario de tres meses, y á la tercera falta de esta clase sufrirá además la pena de media campaña sin racion de vino, segun lo dispone el art. 11, tit. 14 Ordenanza de Matricula (3).

4. En la Marina Militar el abandono de la nave, y aun del puesto señalado á cada uno en ella, se castiga con penas muy severas que en casos de combate ú otros de peligro llegan hasta la de muerte, conforme puede verse en la real órden de 27 Mayo de 1766, y en los art. 47, tit. 1, art. 25 al 29 y 42 tit. 4.°, trat. 5.° Ordenanza de la Real Armada (4),

(3) Art. 11. El que abandonare su embarcacion por evadirse de los trabajos de la carga, descarga ú otros de su habilitacion, perderá los salarios ó haberes de tres meses á favor del fondo del gremio por cada vez que incurra en esta falta; y á la tercera sufrirá además la pena de media campaña sin racion de vino. *Tít. 14, Ord. de Matrícula.*

(4) Art. 47. En faenas grandes de levarse, dar fondo, ó amarrarse el navío, cuando hubiere de prepararse para combate, ó estuviere en peligro por temporal ú otro accidente, asistirán todos los oficiales y tripulacion, como si estuvieran de guardia en el puesto, y para los fines que el capitan á cada uno señalare: Y el marinero que en estos casos, ó en las guardias ordinarias faltare de su puesto, se pondrá durante toda la guardia siguiente, sobre un estay con dos palanqueras á los piés; y los oficiales cuidarán se pase frecuentemente lista á la gente. *Tít. 1, Trat. 5. Ord. de la Real Armada.*

Art. 25. El sargento, cabo, ó soldado de infantería, ó artillería, el oficial de mar, ó marinero de todas clases, que estando su bajel empeñado en combate, desampare cobardemente su puesto, con el fin de esconderse, será condenado á muerte: y el que en la accion, ó antes de empezarla, levantare el grito, pidiendo que cese, ó no se emprenda, sufrirá la misma pena, aunque sin tener plaza en el navío vaya de pasagero.

Art. 26. Cualquiera que en estas ocasiones viere, ó oyere á alguno, que incite á los demás, á que se opongan á la resolucion del comandante del bajel, estará obligado, bajo la misma pena, á darle parte sin dilacion, ó bien á el oficial, condestable, ó sargento, que se hallare mas cercano.

Art. 27. Si en combate ó naufragio estando la lancha ó bote en el agua los patrones de estas embarcaciones sin órden del comandante se desatracaren abandonando el navío, incurrirán en pena de muerte; pero si justificaren haber sido violentados por sus tripulaciones, los que cooperaron á esta violencia incurrirán en la misma pena, en cuyo caso quedarán libres de cargo los patrones.

Art. 28. Si barado el bajel acosado de enemigos determinare su comandante defenderle, estarán todos obligados á mantenerse en él pena de la vida al que sin órden espresa le abandonare; y en el caso de barar el bajel en la costa por temporal ú otro accidente, será condenado á diez años de galeras el que saliere de su bordo sin órden del comandante.

Art. 29. El que en naufragio, incendio, ú otro conflicto en que el bajel pueda hallarse, faltare del puesto sin necesidad grave, ó abandonare el trabajo en que le hayan destinado sus superiores, será por el Consejo de Guerra sentenciado á pre-

asi como tambien en los artículos 23, 25 y 26, tít 5.° del propio tratado (5).

5. Todo oficial, comandante de escuadra ó convoy de embarcaciones particulares que las desamparare será examinado en consejo de guerra y juzgado, segun las causas ó motivos que justifique haberle movido á tomar esta determinacion. Si resultare culpable, se le impondrá á proporcion de la culpa la pena de suspension ó privacion de empleo, ó destierro á los arsenales, que podrá estenderse hasta la de muerte, si el desamparo procediese de notoria malicia. Art. 27 y 48, tít. 5.°, tratado 5.° Ordenanza de la Armada.

6. En los mismos términos espresados en el apartado precedente, será juzgado el oficial que abandonare algun navío maltratado, á quien su comandante hubiere destacado con órden de escoltarle hasta ponerle en seguridad; y tambien el que encontrando por casualidad, navío de guerra en este estado no le escoltare, pudiéndolo hacer, sin conocido atraso de su espedicion, ó dejare de socorrerle con los pertrechos ó víveres que necesite para remedio de alguna grave urjencia, hallándose en estado de poder franquearlos sin que le hagan absoluta falta, conforme al artículo 28 del citado título de la ordenanza.

7. El comandante de convoy que por algun motivo de conveniencia ó utilidad del servicio tuviere por de menos perjuicio hacer fuerza de

porcion de las resultas de su desobediencia, á la pena correspondiente, que segun las circunstancias podrá estenderse hasta la muerte.

Art. 42. El centinela que estando á bordo abandonare su puesto sin órden del cabo de escuadra que le haya entregado, ó de otro que conozca ser de la guarnicion será pasado por las baquetas, y condenado á cuatro años de destierro en el Arsenal, si no le faltaren tantos de su empeño; pero si el abandono fuere malicioso, con el fin de facilitar desercion ú otro desórden, será pasado por las armas. *Tít. 4. Trat. 5. Ord. de la Real Armada.*

(5) Art. 23. El que combatiendo en línea abandonare su puesto deliberadamente sin urjentes motivos que le obliguen á esta determinacion, perderá su empleo y se le considerará incapaz de obtener otro en mi servicio; y si de esta maniobra, practicada con malicia, ó contra todas las reglas de marina, resultare pérdida de la funcion, será senteneiado á muerte.

Art. 25. El que despues de barado el bajel de su mando le desampare teniendo probabilidad de salvarle, y el que considerando inevitable el naufrajio no hiciere las posibles dilijencias para poner en cobro sus armas, pertrechos y municiones, será privado del empleo, y se le embargarán los bienes para satisfaccion de los perjuicios ocasionados á mi real hacienda.

Art. 26. El que despues del naufrajio abandonare voluntariamente la jente que se hubiere salvado, y no practicase las posibles dilijencias para mantenerla unida, y proveer á su sustento, perderá el empleo; y si por falta de ellas ó del cuidado necesario se perdieren pertrechos ú otros efectos que se hubieren puesto en salvo, estará obligado á la reparacion. *Tít. 6, Trat. 5, Ord. de la Armada.*

vela dejando alguna embarcacion de él que conservarla y navegar con ella, estará obligado á justificarse en consejo de guerra. Id. art. 29.

8. El comandante de bajel que, navegando en cuerpo de escuadra, se separare de su comandante, será examinado en consejo de guerra; lo será asimismo el que, separado de la escuadra, no hiciere la posible dilijencia para volver á incorporarse con ella, ó no fuere prontamente al paraje señalado para la reunion, y en caso de hallarse culpado, se le sentenciará á suspension ó privacion de empleo, ó á mayor pena si conviniere. Art. 30 id., art. 17, tit 5.°, trat. 2.° y real órden de 24 de Mayo de 1817.

9. En materia de seguros entendemos por abandono la dejacion ó cesion que en ciertos casos marcados por la ley hace el asegurado al asegurador de la propiedad de los objetos asegurados reclamando la suma convenida en el contrato de seguro. El abandono no compete sino por pérdidas ocurridas despues de comenzado el viaje, esto es, para las mercancias que se cargaron en la plaza y para el buque desde el momento en que se hace á la vela. *Art. 902, 855, 871. Cod. de Com.* Esta accion es contraria á este contrato porque en él el asegurador solo se obliga á indemnizar los daños sufridos, pero no á tomar ó apropiarse unos objetos inútiles cuando no onerosos; pero la dificultad de apreciar los daños, y la de arreglar el recobro de los efectos que se hubiesen creido perdidos, ha hecho necesaria la introduccion de este remedio. Su uso, no obstante, se ha restrinjido á los solos casos en que la ley ha creido deber conceder este remedio estraordinario, y lo ha sujetado á ciertas fórmulas para evitar la mala fé. Examinaremos pues: I qué sucesos dán lugar al abandono, II en qué términos debe hacerse y III qué efectos produce.

10 I. Tiene lugar el abandono, en los seis casos siguientes: 1.° en el de *apresamiento de la nave.* Si esa, no obstante, fuere represada se tendrán por avería los perjuicios y gastos ocasionados por la represa; pero si á consecuencia de esta pasasen los efectos asegurados á la posesion de un tercero podrá el asegurado usar del derecho de abandono. *Articulos 901, 919, 920. Cód. de C.* Véase *Presas.* Apresada la nave el capitan y asegurado deberán practicar todas las dilijencias que permitan las circunstancias para salvar ó recobrar los efectos apresados, y si solo pudiesen conseguirlo mediante rescate podrán tratar de él sin aguardar órdenes ó instrucciones del asegurador. Las ventajas que puede traer una pronta composicion obligan á sancionar este derecho, pero al efecto de poner en el caso al capitan ó asegurado de que saquen el mejor partido posible de su composicion; y no siendo tampoco justo que se obligue al asegurador á pasar por un contrato hecho sin su intervencion, este podrá aceptar ó renunciar el convenio debiendo intimar su resolucion dentro las veinte y cuatro horas siguientes á la notificacion del mismo, entendiéndose que lo desaprueba si en este espacio nada

manifiesta, pues el interés de las partes no permite se esté por mucho tiempo en la incertidumbre. Si lo acepta considera el apresamiento como una avería que le toca indemnizar, debe entregar en el acto la cantidad concertada por el rescate y continuarán de su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme los pactos de la póliza de seguro. Si lo desaprueba pagará la cantidad asegurada y no conservará derecho alguno sobre los efectos rescatados, y para él se reputarán apresados; le queda eso no obstante el derecho de acudir contra el apresante en restitucion del rescate. *Art. 921, 917 y 918 Cód. de C.* — 2.° *Naufragio de la nave*, esto es, su pérdida por efecto de la ajitacion de las aguas y violencia de los vientos. En este caso sin perjuicio del abandono debe el asegurado ó en su representacion el capitan hacer cuanto esté en su arbitrio para salvar todo lo posible, sin que de sus jestiones pueda argüirse que entienden renunciar al abandono; los gastos hechos en el recobro pesan sobre los efectos recobrados y solo pueden exijirse hasta el montante de su valor, y sobre ellos se harán efectivos en defecto de pago del asegurador. *Art. 904 y 921, Id.* — 3.° *Rotura ó varamiento de la nave que la inhabilite para navegar.* La inavegabilidad dá lugar al abandono no solo del buque sino tambien del cargamento, de aquel, cuando su estado es tal que no puede volverse á flote, pues si se puede rehabilitar, verificándose la rehabilitacion responderán los asegurados solamente de los daños causados. *Art. 922 y 923, Cód. de C.* En cuanto á este, el capitan ó el asegurado si está presente deben buscar nave que reciba la carga y la portee á su destino, en cuyo caso el asegurador queda responsable al pago de los gastos de descarga, almacenaje, reembarque, escedente de flete y demás causados para trasbordar el cargamento, como tambien al de los daños que las mercancias puedan sufrir en su trasbordo y los del nuevo viaje hasta que se alijen los efectos en el lugar designado en la póliza de seguros, y de consiguiente no ha lugar al abandono de las mercancias. *Art. 777, 924, 925 y 926 Código de Com.* Pero habrá lugar al abandono cuando no se hubiere encontrado nave para trasportarlas á su destino, y como en este caso los aseguradores tienen interés en que el asegurado deba usar de la accion de averias y no la del abandono, se les concede para efectuar el trasbordo, el término de seis meses, si la inhabilitacion de la nave hubiere ocurrido en los mares que circundan la Europa, desde el estrecho del Sund hasta el Bósforo, y un año si se hubiere verificado en lugar mas apartado, contándose estos plazos desde el dia en que por el asegurado se le hubiere intimado el acaecimiento. *Art. 927 y 928 Id.* — 4.° *Detencion por orden de algun gobierno.* Esta causa de abandono solo se concede al asegurado despues de trascurridos seis meses ó un año desde que se hace la intimacion al asegurador contados del mismo modo que acabamos de esplicar para el caso de inhabilitacion del buque. La ley no solo concede este término al efecto de que durante él se hagan las

jestiones conducentes al alzamiento de la detencion, sino que mirando siempre á los asegurados y al capitan en su caso como encargados de los aseguradores, quiere que en caso de hallarse estos en pais remoto y de no poder obrar de comun acuerdo, hagan por sí todas las jestiones convenientes al efecto. *Art. 901 y 929 Id.*—5.° *Pérdida total de las cosas aseguradas.* Este siniestro no debe confundirse con la deterioracion; este se refiere á la cantidad, aquel á la calidad. Para que la pérdida dé lugar al abandono es necesario que sea total, de manera que si de cuarenta fardos asegurados pereciesen treinta y siete no hubiera lugar al abandono de los tres restantes. *Art. 901 Id.*—6.° *Deterioracion que disminuya el valor de las cosas en mas de las tres cuartas partes.* Deterioracion es el cambio de una calidad buena en otra mala. Las cosas pueden hallarse en estado que ningun provecho pueda sacarse de ellas, cuyo estado se iguala á la pérdida total. La imposibilidad en que se encuentra la ley de fijar en un caso dado si la deterioracion impedia sacar provecho de la cosa, ha obligado á establecer la regla, que si la deterioracion era igual á las tres cuartas partes del valor de la cosa ha lugar al abandono. Debe estimarse por el exámen en que se hallaren las cosas al tiempo del abandono comparado con el que tenian antes del suceso que le motivó, pero no por el valor en venta que tuviesen antes del suceso, pues este valor se altera por circunstancias independientes de los jéneros. Esta accion se estingue si el asegurado no protesta de ella en forma auténtica á las veinte y cuatro horas del recibimiento de los jéneros, pues debe evitarse el que la reclamacion se hiciera por daños sobrevenidos en los almacenes del asegurado. *Art. 901 y 998 id.*—7.° *Falta de noticias.* Como la pérdida de una nave es acontecimiento que no siempre puede saberse con certeza, ha sido preciso fijar un término, pasado el que la ley para no dejar al asegurado sin gozar de los beneficios de la aseguracion, presume la pérdida de lo asegurado, si durante él no se han recibido noticias de la nave. Este término es el de un año en los viajes ordinarios, esto es, en los que se hacen á alguno de los puertos de Europa ó á los de Asia y África en el Mediterráneo, ó para los de América situados mas acá de los rios de la Plata y San Lorenzo y las islas intermedias entre las costas de España y los países marcados en esta designacion ó dos en los largos, esto es, en los demás no comprendidos en la anterior clasificacion. *Art. 908 y 909 id.* Esta presuncion tiene lugar sin distinguir si el seguro era ó no para tiempo limitado, salvo al asegurador probar la existencia de la nave, finida su responsabilidad. *Art. 910 id.*

11. II. El abandono no puede ser parcial ni condicional, y debe hacerse por el propietario de los efectos, por el comisionado que los aseguró, ó por persona autorizada por aquel. *Art. 903 y 916 Cod. de C.* Al tiempo de hacer el abandono el asegurado debe declarar cuantos seguros y préstamos á la gruesa haya contratado sobre los efectos abando-

nados. Hasta hecha esta declaracion no principia á correr el plazo en que puede exijir el pago, pues sin ella no puede saberse si el seguro es escesivo ó no. Si comete fraude en esta declaracion pierde los derechos que le competian por el seguro, sin dejar de ser responsable al paso de los préstamos que hubiere tomado sobre los efectos asegurados. *Art. 911 y 912 Cód. de C.* La suerte de los aseguradores no debe quedar incierta por largo tiempo ni tampoco al libre albedrío del asegurado; por lo mismo no será admisible el abandono si no se hace saber á los aseguradores dentro los seis meses de recibida la noticia de la pérdida si esta acaeció en las costas de Europa y en las que baña el Mediterráneo, de un año si en las islas Azores, de Madera, islas y costas occidentales del Africa y orientales de América, y de dos si en los demás puntos del globo mas lejanos. Como fuera difícil acreditar la fecha en que el asegurado recibió la noticia, se tendrá esta por recibida al efecto de correr los plazos prefijados desde que se haga notoria entre los comerciantes de la residencia del asegurado ó se pruebe legalmente que el capitan, consignatario, ó cualquier otro corresponsal suyo se lo avisó. *Art. 904 y 906 id.* En el caso de apresamiento se empezará á contar ese término, no desde cuando se reciba la noticia de este, sino desde cuando se reciba la de haber sido conducida la nave á cualquiera de los puertos situados en alguna de las costas mencionadas. Como estos plazos se conceden en provecho del asegurado es libre de renunciarlos y de hacer el abandono en cuanto pueda hacer constar la pérdida de lo asegurado. *Art. 905 y 907 id.*

12 III. El principal efecto del abandono es el trasferir al asegurador la propiedad de las cosas abandonadas, en cuya consecuencia corresponden á este las mejoras ó desmejoras que hayan tenido los jéneros desde el dia en que se abandonaron. *Art. 913 id.* Mediante el abandono se subroga el asegurador en los derechos del asegurado; así pues, es consiguiente que en el abandono de la nave gane no solo su casco sino tambien el del flete de las mercancías que se salven, porque es uno de los beneficios de la nave, y fuera contrario á las leyes de seguros el que el abandono los produjera. Pero como el asegurador adquiere solo los derechos del asegurado, no puede perjudicar á un tercero ni destruir por lo mismo el derecho preferente que tienen sobre el flete los prestadores á la gruesa, los marineros por su sueldo, ni otros algunos. *Artículos 884 y 915 id.* El abandono es puro, simple é irrevocable, así el regreso de la nave cuyo abandono se hizo fuese por falta de noticias, detencion ó cualquiera otra causa no exonera al asegurador del pago de los efectos abandonados. *Art. 914 id.*

ABORDAJE. Choque ó tropiezo de una embarcacion con otra.

1. Este acontecimiento puede nacer de tres causas, de fuerza mayor, cuando es inevitable; por falta de prevision de uno ó de ambos ca-

pitanes; ó por malicia tambien de uno ó de los dos. El órden espuesto en las definiciones es el de las presunciones; así que se presume de la especie primera mientras no se pruebe lo contrario.

2. En el primer caso, cada nave soportará el daño que sufra. En el segundo el capitan que haya ocasionado el abordaje sufrirá todas sus consecuencias y satisfará el daño causado á ambas naves. Si ambos capitanes tienen culpa, ó si reconocido que debió haberla no se puede resolver de parte de quien estuvo, se suman los perjuicios sufridos por ambas naves y cada capitan abona la mitad. No así respeto á las mercancías, que ignorándose cual es el capitan culpable, el dueño sufre el daño ocasionado en ellas por la regla de que cada cual debe sufrir los daños ocasionados en sus cosas cuando no puede imputarlas á otros. En el tercer caso el capitan culpable satisface el daño causado, *artículo 935 Cód. de C.*, y además conforme lo dispuesto en los artículos 21, tít. 5.°, trat. 4.°, y el art. 33, tít. 5.°, trat. 5.° Ordenanza de la Armada (1), el capitan que haya cometido un abordaje de la segunda ó tercera clase deberá sufrir una pena que puede llegar hasta la de privacion de empleo; pero como esta seria muy pequeña en el caso de que se hubiese ejecutado el abordaje con malicia, el art. 123, tít. 7, tratado 5.° Ordenanza General de la Armada (2), declara que en el abordaje con malicia podrá estenderse la pena hasta la de muerte, y en las ori-

(1) Art. 21. Han de poner los patrones especial cuidado en tener sujeta su jente, de modo, que no cometan desórden, ó armen quimera en tierra, ni den gritos cuando pasen por la inmediacion de otras embarcaciones, porque se les hará cargo, y castigará, si lo hubieren disimulado; así como al que maliciosamente abordare otra embarcacion, además de obligarle á la satisfaccion de la avería que le hubiere ocasionado. *Tít. 5.°, trat. 4.°*,

Art. 33. El que con ánimo deliberado, ó por mala maniobra abordare bajel de guerra, ó embarcacion particular, será obligado á satisfacer las averías, que hubiere ocasionado; y si estas fueren tan considerables, que sean causa de grave atraso á la espedicion, será condenado, segun las resultas, á privacion del mando, suspension, ó pérdida del empleo. *Tít. 5.°, trat. 5.° Ord. de la Arm.*

(2) Art. 123. Para que nunca pueda alegarse ignorancia de las penas establecidas en su lugar para las pérdidas ó naufrajios culpables, el capitan de puerto á los prácticos al darles posesion de sus plazas, y los ministros y subdelegados á los capitanes y patrones al autorizarlos en su cargo de los buques ó barcos que se les confían, hasta los de pesca, han de enterarles, de que *en pérdida que causaren por malicia, podrá estenderse la pena hasta la de muerte, segun las circunstancias: y en las orijinadas de su ignorancia, descuido ó temeridad, serán responsables á los daños en la parte posible á sus facultades, con mas la correccion de cárcel, campañas ó presidio, correspondiente á las circunstancias de su culpa, y entidad del perjuicio.* Los prácticos, leyéndoseles este artículo en el acto de su posesion, han de jurar públicamente su intelijencia: y lo mismo los capitanes de cualesquier embarcaciones y patrones de pesquera ante los ministros ó subdelegados. *Tít 7.°, trat. 5.°, Ord. gen. de la Arm.*

jinadas de ignorancia, descuido ó temeridad, serán responsables de los daños causados, con mas la correccion de cárcel, campañas ó presidio segun las circunstancias de su culpa y entidad del perjuicio.

3. Para impedir esta clase de siniestros, especialmente en los buques de vapor y de noche que es cuando mas facilmente pueden tener lugar, por real órden de 24 de marzo de 1849 (3) se mandó adoptar el sistema de faroles de situacion con el aparato que se designa establecido en Inglaterra y adoptado tambien en Francia.

(3) Excmo. Sr.: El jefe de escuadra D. Casimiro Vigodet, desde Lóndres con fecha 27 de noviembre último me dijo lo siguiente:

«Excmo. Sr.: Para su publicacion en la Armada si V. E. así lo estima, y aun para que se adopte en ella con los mismos colores ú otros si le pareciere conveniente por las ventajas que ofrece, tengo la honra de participarle una medida de jeneralidad que acaba de tomar el almirantazgo de este país con el importante fin de precaver en lo posible los abordajes que ocurren frecuentemente con los buques de vapor, y que tanto riesgo presentan cuando navegan en cuerpo de escuadra ó con convoyes, sin que alcance á veces á evitarlos la mas esquisita vijilancia por no percibirse su verdadera direccion. Redúcese aquella á dos solos puntos, uno á poner de distinto color los dos faroles de situacion, y otro á disponerlos de tal modo, por medio de pantallas de tabla, que solo puedan divisarse entrambos cuando se esté enfilado exactamente por la proa del que los lleva. Con esta sencilla determinacion se conoce de qué vuelta navega el vapor que se descubre, si cae de enfilada sobre el avistador, y finalmente cuál de los dos costados presenta, pues las dos luces solo pueden verse en la única posicion que se ha indicado. Los colores señalados son el verde para estribor y para babor el rojo. Así los llevarán estos buques si V. E. no me previene otra cosa en el caso de que determine invertir el órden ó adoptar otros colores, que tal vez pudiera ser conducente para que se conocieran desde luego nuestros buques entre sí; resolucion que he de merecer de V. E. me comunique cuanto antes para arreglarme á ella, á cuyo fin debo hacerle presente que fuera de los señalados no hay mas que los azules y los blancos, de los que el último no me parece á propósito.»—Y S. M., á quien he dado cuenta, persuadida de las ventajas que ha de reportar el que se jeneralice dicho sistema de luces aprobado por la marina francesa, ha venido en disponer que se adopte tambien en nuestra armada con los mismos colores y situacion que tienen en la de Inglaterra, y al efecto se previene con esta fecha al general Vigodet que los vapores *Colon* y *Pizarro* vengan provistos de los espresados aparatos, y que conduzcan diez juegos de los mismos para su colocacion en los demás buques de aquella clase existentes en la Península. El adjunto impreso en inglés esplica las distintas situaciones en que pueden encontrarse los vapores unos respeto de otros, el conocimiento de sus mútuas direcciones que facilita la inspeccion recíproca de las luces y las alteraciones que por consecuencia deben hacerse en el rumbo para evitar encuentros. S. M. quiere que de este documento se haga traduccion por el intérprete de Marina en la corte, y comprobada que sea por el jefe de escuadra D. Juan José Martinez, disponga V. E. la impresion de mil ejemplares y lo reparta entre los departamentos y apostaderos de Ultramar para que todos los oficiales y guardias marinas de la armada adquieran dicho documento y hagan de él el necesario estudio para aplicar instantáneamente sus reglas en los casos que en él se consignan; debiendo además por cuenta del

4. Además de estas reglas la costumbre ha admitido otras que pueden ser muy útiles para resolver si el abordaje puede imputarse á alguno de los capitanes, en la intelijencia que si no se justifican se considera casual é inevitable: 1.° Cuando dos buques entran en un mismo puerto el mas lejano debe aguardar á que entre el mas inmediato, pues esta circunstancia le dá derecho á entrar primero; si chocaren el daño se imputaría al mas distante si otra cosa no se probara. 2.° Si ambos buques se hallan á igual distancia, el menor debe ceder al mayor, ya que jeneralmente suele maniobrar con mas facilidad. 3.° La nave que sale del puerto debe ceder el paso á la que entra, porque aquella puede escojer los momentos mas favorables para hacerse á la vela, sale reparada y pertrechada, al paso que la otra llega fatigada y quizás con averías. 4.° El que sale despues se repula haber abordado al que salió antes porque es mas presumible creer que el último alcanzó al prime-

Estado proveerse de dos ejemplares el detall de cada buque de vapor y de vela, así de guerra como del resguardo de las costas.

De real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y fines espresados. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 24 de marzo de 1849.—El marqués de Molins.—Sr. Subdirector general de la Armada.

INSTRUCCION SOBRE LAS LUCES QUE DEBEN USAR LOS BUQUES DE VAPOR Y LAS MANIOBRAS QUE HAN DE HACER PARA EVITAR ABORDARSE DE NOCHE.

Los buques de vapor siempre que naveguen de noche, llevarán encendidas las luces siguientes:

1.ª Una de color ordinario, brillante y clara, en el tope de trinquete.
2.ª Una verde en la mura de estribor.
3.ª Una roja en la mura de babor.

Cuando estén fondeados conservarán siempre una luz clara y resplandeciente en el tope.

1. La luz del tope de trinquete deberá estar dispuesta de manera que pueda verse en noches claras sin luna, á una distancia que no baje de cinco millas; y se dará á su farol la figura conveniente para que presente la claridad uniforme y continuada sobre un arco de horizonte de veinte cuartas, contando diez á cada banda desde la direccion de proa.

2. Las luces de color de las muras deben verse clara y distintamente en las mismas noches claras y sin luna, á dos millas á lo menos, sobre una estension de horizonte de diez cuartas, contadas desde la direccion de la proa á la banda respectiva en que está cada una situada.

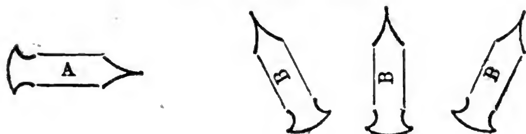
3. Los faroles de estas luces tendrán pantallas, colocadas por la parte esterior del buque, é interior del farol tocando á su canto, de popa á proa, de tres piés de largo y de altura conveniente, hechas de tabla ó lona para impedir que se vean dichas luces al través del buque por la banda opuesta á la que cada una corresponda.

4. El farol de la luz que ha de mantenerse siempre en el tope cuando el buque esté fondeado, debe construirse de manera que dé luz clara y no interrumpida en toda la circunferencia del horizonte.

ro, que suponer que este retrocediese. 5.º La nave que se hace á la vela de noche tiene la presuncion contra de sí, pues comete imprudencia saliendo á oscuras. 6.º La que navega á velas desplegadas se supone haber abordado á la que estaba á la capa ó anclada aun cuando se la avisara desanclase, si por falta de tiempo ó cualquiera otra causa no

Figuras y ejemplos para facilitar la intelijencia de este sistema.

Primera posicion.



A. Vapor que gobierna por ejemplo al E.

B. B. B. Vapor que navega á uno de los rumbos del cuadrante comprendido entre el N. O y N. E.

En cualquiera de estas direcciones del vapor B. se verá solo su luz roja, además de la del tope, desde el vapor A. puesto que la verde se hallará cubierta, y estando así seguro éste de que el primero cruza su derrota presentándole el costado de babor, le será muy fácil evitar el choque, si la distancia se lo hiciese temer, poniendo la caña del timon á babor.

El vapor B. en cualquiera de las tres posiciones que indica la figura, verá las tres luces de A, en forma de triángulo; conocerá que éste se le viene encima en direccion perpendicular á su derrota, y tendrá el tiempo necesario para maniobrar del modo mas acertado y evitar el abordaje.

Segunda posicion.



A. Vapor que hace rumbo por ejemplo al E.

B. Id. que gobierna al S.

Viéndose desde A. solo la luz del tope y la verde de B., se conocerá que éste cruza su proa dándole el costado de estribor: distinguiendo B. claramente las tres luces de A. no le puede quedar duda de que viene á cortar su derrota en ángulo recto.

ha podido verificarlo: 7.° El que está en el puerto mal colocado ó no guarda la debida distancia se reputa culpable; igualmente al que estuviese mal anclado ó amarrado á sus guardas: 8.° y tambien al que tuviese sus anclas sin boyas que indiquen el peligro de acercarse á aquel sitio.

5. Util fuera que en todos los abordajes se presentara una autoridad que dejase acreditado en el acto las circunstancias con que ocurrió ese

Tercera posicion.



A. y B. Vapores que navegan de vuelta encontrada en derrotas paralelas: viéndose desde cada uno de ellos, además de la luz del tope, sola la roja de otro, conocerán ambos que van á pasar en direcciones opuestas, dándose el costado de babor.

Cuarta posicion.



Igual en todo á la anterior, con la diferencia que descubriéndose la luz del tope y la verde se conocerá que los vapores ván á cruzarse dándose reciprocamente el costado de estribor de vuelta encontrada.

Quinta posicion.



A. Vapor que navega, por ejemplo, al N. E.. id. que hace rumbo al N. O.
El primero verá la luz roja del segundo, y éste la luz verde de aquel; ambos conocerán que ván á concurrir en un punto al que se dirijen en direcciones oblícuas, y A. evitará el choque poniendo la caña del timon á babor.

siniestro, y de parte de quien estuvo la culpabilidad; en alta mar es imposible encontrarla, pero no en los puertos, así que está mandado que el capitan del mismo, en caso de abordaje sin aguardar requsicion de parte se presente á bordo de la embarcacion dañada y forme un espediente el cual servirá mas ó menos de regla al juzgado competente para la aplicacion de la ley en conformidad á lo dispuesto en *los artículos 118, 119, 120 y 125, tit. 7, trat. 5.º Ordenanza General de la Armada Naval* (1).

Sexta posicion.





A. y B. Vapores que navegan de vuelta encontrada en la misma línea; cada uno de ellos verá las tres luces del otro, conociendo perfectamente la direccion que trae, y evitarán ambos el choque poniendo á un tiempo la caña á babor. Esta costumbre que es casi jeneral en la mar, debería convertirse en regla inalterable y fija, y observarse por los buques de todas las naciones: porque no siendo así es fácil conocer la imposibilidad de que puedan evitarse las desgracias que actualmente ocurren, siempre que los buques se encuentren de noche en las situaciones de que se ha hecho referencia.

Aunque con el objeto de facilitar la intelijencia de las figuras y posiciones se designan rumbos determinados en varias de ellas, debe tenerse entendido que la maniobra que se previene para cada caso es la que debe ejecutarse en identidad de situaciones respectivas, sea el que fuere el rumbo á que se navegue.

Los buques de vapor que tengan la caña del timon hácia popa deberán ponerla á estribor siempre que los que la lleven en su posicion están obligados á ponerla á babor.

Es necesario tener el mayor cuidado en la colocacion de las luces de color en las muras, y sobre todo en la de sus pantallas, para evitar las funestas equivocaciones que resultarian de verse ambas cuando solo debe aparecer una. Estando las dos bien dispuestas, y observando estrictamente los preceptos anteriores, pueden acercarse y cruzarse los vapores en todas direcciones, con la mayor seguridad, así en las noches mas oscuras como en medio del dia; y seria muy conveniente para completar este sistema, que todos los buques de vela llevasen un farol rojo y otro verde para presentarlos á mano en las muras respectivas siempre que fuese necesario. Todos los buques de vela y de vapor sin distincion alguna, deben tener la luz en el tope mientras estén fondeados. Madrid 12 de Abril de 1849.

(1) Art. 118. Ocurriendo abordajes con avería en cascos, arboladura ó cables, ó de varada, por desamarradero de embarcacion, á su entrada ó salida, ó traslacion de un paraje á otro: sin aguardar requisicion de parte, el capitan de puerto, acompañado de cuatro ó seis capitanes de los buques fondeados, y á falta de ellos de prácticos ó patrones de tierra, pasará á bordo de las embarcaciones dañada y causante: y actuando de escribano uno de los capitanes ó prácticos, formará sumario breve y sustancial de las circunstancias de situacion de los dos buques, fracaso ó maniobra del dañador, y omision ó imposibilidad del abordado para evitarlo,

6. En las radas y puertos en despoblado compete el cuidado que en estas disposiciones se dá al capitan del puerto, al patron mas antiguo

recibiendo al intento declaracion á los tres ó cuatro individuos principales de ambas partes: y á continuacion de lo declarado, y con presencia de las circunstancias marineras de local y viento, espondrá cada uno de los prácticos ó capitanes asociados, incluso el actuante de escribano, su concepto de culpa ó acaso irremediable en el dañador: enterado de todo lo cual, estenderá el capitan de puerto su juicio de responsabilidad ú absolucion de las averías al dañador, entregando el documento orijinal á la parte interesada, para su resguardo ó reclamacion donde corresponda demandarse la materia, quedándose con copia del espediente para su gobierno y solucion de cualquier informe que se le pidiere en el particular.

Art. 119. No se mezclará el capitan de puerto en exámen ó inventario de las averías, que es propio del juzgado del ministro, sino únicamente en lo relativo al conocimiento marinero que queda dicho sobre culpa ó descarga en el daño que se hubiere causado.

Art. 120. Si el juicio del capitan de puerto forma pluralidad con los dictámenes de algunos de los capitanes ó prácticos peritos del negocio sobre los demás que hubiesen estado discordes, será irrevocable en el juzgado, y éste deberá proceder conforme á él; pero no formando pluralidad, se mirará no mas como un dictámen, admitiéndose á la parte agraviada las pruebas que le conviniere producir en contrario, y á la favorable las que hagan á su intento para fallar segun su valor.

Art. 121. En varadas ó pérdidas de embarcaciones á entrada ó salida del puerto, ha de hacer el capitan de él el propio sumario sustancial, pasando á la embarcacion al tiempo de franquearla los ausilios oportunos, ó recojiendo la jente salvada, aclarando, no solo las circunstancias de maniobra y demás causas concurrentes al fracaso, sino tambien si habia ó no habia práctico de tierra, si se dejó de pedir por confianza de no necesitarle en el capitan y piloto, ó si pedido, hubo defecto ó imposibilidad en tierra para enviarle, ó que llegase en tiempo oportuno, y si fué voluntario ó irremediable en la embarcacion el no haberlo esperado mas. Bajo los cuales datos los capitanes ó patrones asesores del capitan del puerto espondrán su dictámen de culpa ó solvencia en el práctico de tierra, ó en el capitan y piloto de la embarcacion, y el capitan de puerto estenderá su juicio, á que se dará el mismo uso y valor que queda dicho para las averías de abordajes.

Art. 122. Pudiendo ocurrir una pérdida, irremediable en el acto de ella, y culpable por temeridad de empeño voluntario anterior, ó falta de prévias precauciones en la derrota ó aterrada, declaro, que el sumario formado por el capitan de puerto y su juicio sobre él, solo ha de tener valor para la parte á que se limita de lo desacertado ó inevitable del fracaso en la direccion, maniobras y demás circunstancias desde las inmediaciones del puerto, dejando en el mérito que tuvieren las demás probanzas de la conducta antecedente de los procesados.

Art. 123. Vease la nota 2 páj. 30.

Art. 125. En abordajes entre barcos del tráfico y lanchas, ya resulte avería de los efectos que transporten, ó ya solo en sus cascos, deberá el perjudicado dar la queja al capitan de puerto, quien sobre proceso verbal del hecho decidirá si hay ó no culpa en el abordaje, y la responsabilidad ó solvencia de los daños en el causador, estendiéndolo por escrito, y dando al interesado este documento, sin el cual no se admitirá demanda en la materia. *Tít.* 7, *Trat.* 5. *Ord. Gen. de la Arm.*

que allí se encontrase, conforme lo dispone *el art. 194, tít. 7, trat. 5.° Ordenanza General de la Armada Naval* (5).

7. El conocimiento de los abordajes, es peculiar de la marina al igual que todo siniestro ocurrido en el mar, acerca lo cual véase *Naufragio.*

8. Los aseguradores deben responder á los asegurados de todos los daños ocasionados por abordaje casual (*art. 861, Código de Comercio*), mas no de los causados por abordaje que provenga de culpa ó falta del capitan, á no ser que en la póliza hubieren tomado á su cargo las baraterías del capitan ó del equipaje (art. 862); en cuyo caso satisfaciendo el daño quedarian subrogados en todas las acciones que correspondiesen á los asegurados contra el que hubiese sido causa de los perjuicios (art. 884 *Cod. de C.*).

ACCIDENTES DE MAR. Llámanse así los acontecimientos que tienen lugar en el mar por caso fortuito ó por fuerza mayor; por caso fortuito cuando tienen por causa los elementos, y por fuerza mayor cuando provienen de la autoridad pública ó de la violencia de los hombres. El asegurador responde de todos los accidentes de mar, cuyos casos mas frecuentes describe el *art. 861 Cód. de C.*, y de cualesquiera otros aun cuando no se hallen descritos en dicho artículo; pero no responde de acontecimientos provenientes de culpa ó vicio de las cosas aseguradas, *art. 862 id.* — Los daños que sobrevienen así en el cargamento desde su embarque hasta su descarga, como en el casco, aparejos, arreos y pertrechos del buque por accidentes de mar son averías simples ó particulares. *Art. 935 id.*

ACCIONES TORPES. Art. 168. Se correjirán tambien con toda seriedad las palabras deshonestas, evitando que se arraigue en la jente, ó desarraigando de ella tan mala costumbre: y al que cometiere accion torpe ó escandalosa, se castigará inmediatamente con cien azotes sobre un cañon siendo marinero, ú ocho carreras de baquetas si fuere soldado, teniéndole seis meses con grillete en la limpieza de la proa: y si el caso fuere de circunstancias de mas gravedad que pidan proceso judicial, no por esto se ha de dispensar para escarmiento el castigo ejecu-

(5) Art. 194. Cuando ocurrieren abordajes ó pérdidas, á mas de los ausilios que exijen la policía jeneral y la justicia, será obligacion del patron antiguo formar asesoradamente con otros dos ó tres patrones un papel espresivo de lo que inmediatamente deben averiguar de las circunstancias del suceso, y de su concepto de culpa y responsabilidad á los daños, ó de su solvencia por irremediable, reservándolo en su poder para entregarlo al ministro del primer puerto á que arribare, y que se jire por éste á donde corresponda para los autos de su razon. *Tít. 7, Tratado 5. Ord. Generales de la Armada Naval.*

tivo de setenta azotes ó seis carreras de baquetas, sin perjuicio de las resultas de la causa para toda la pena que corresponda. *Tit. 1, Trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

ACTAS DE AVERÍA. Es el documento con que se justifica la que ha sufrido la nave ó su cargamento.

Como el capitan de un buque no debe resolver por sí los daños y gastos que pertenecen á la clase de averías comunes, sin consultar á los oficiales de la nave y á los cargadores ó sobrecargos que se hallen presentes, se ha determinado que la resolucion adoptada para sufragar los daños y gastos de las *Averías* (véase esta voz) comunes, se estienda en el libro de la nave con espresion de las razones que la motivaron. Esta acta se firma por los concurrentes que sepan hacerlo; si el tiempo lo permite se estiende antes de proceder á su ejecucion y sino en el primer momento que se pueda. A continuacion se anotan cuáles han sido los efectos arrojados al mar, y se hace mencion de los conservados que hubiesen sufrido daño. Su copia se entrega por el capitan á la autoridad judicial en negocios de comercio del primer puerto á donde arribe. *(Art. 938, 940 y 942 Cód. de C.).*

ACTOSDEVOTOS. Art. 112. Se tendrá gran cuidado de que los dias de precepto nadie falte á la obligacion de oir misa, ni todos los dias al rosario de la tarde, y los demás rezos comunes, castigando al que se descuidare con plantones ú otras mortificaciones: y al que en semejantes actos no estuviere con la reverencia debida, se correjirá en puerto con quince dias de pan y agua en cepo ó grillos, y en la mar con igual tiempo de destino á la limpieza de la proa y privacion de vino. Y para que sirva de buen ejemplo á las tripulaciones, encargo á los capitanes y oficiales no dejen de asistir á dichos rezos y á las pláticas doctrinales, cuando no tengan lejítimo impedimento. *Tit. 1, Trat. 3. Ord. gen. de la Arm. Nav.*

ADUANAS. Segun los aranceles vijentes las aduanas marítimas se dividen en las cuatro clases siguientes:

PRIMERA CLASE.

Aduanas habilitadas para el comercio universal de importacion, esportacion, cabotaje y admision de manufacturas de algodon.

Alicante, Almeria, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Coruña, Gijon, Grau de Valencia, Mahon, Málaga, Palma de Mallorca, San Sebastian, Santander, Sevilla, Tarragona, Vigo.

SEGUNDA CLASE.

Aduanas habilitadas para el comercio general de importacion, esportacion y cabotaje; pero esceptuando el despacho de manufacturas de algodon.

Carril, Huelva, Palamós, Rivadeo.

TERCERA CLASE.

Aduanas habilitadas para el comercio de cabotaje, esportacion al estranjero, y para importar determinados articulos de esta procedencia.

ALICANTE. — DÉNIA: Para la importacion del carbon mineral y de las maderas que se empleen en la construccion de cajas para la pasa.

ALMERÍA. — ADRA Y LA GARRUCHA: Para carbon de piedra, ladrillos refractarios, maquinaria y demás articulos necesarios á las fabricas de fundicion de minerales; y para las maderas con destino á la construccion de edificios y fortificacion interior de las minas.

BALEARES. — IBIZA: Para alquitran, azúcar mascabado, brea, carbon de piedra, cueros al pelo secos ó salados, duelas y maderas de construccion.

BARCELONA.—ARENYS DE MAR: Para arboladura, percheria, anclas y cadenas de hierro, con destino á la construccion naval. — MATARÓ Y SITGES: Para carbon de piedra.—VILLANUEVA Y GELTRÚ: Para aros de hierro con destino á pipería, carbon de piedra y duelas.

CADIZ. — ALGECIRAS: Para aguarrás, aceite de pescado, sus borras, humo de pez, cueros al pelo y pieles esquilmadas de todas clases, con destino á las fábricas de curtidos del pais, no pudiendo estraerse los dos últimos articulos antes de ser beneficiados en aquellos establecimientos; y para hilazas y para sebo, con destino las primeras á las fábricas de tejidos de cáñamo y lino, y el segundo á la de jabon de don Emilio R. Bonnet.

Queda prohibida la esportacion de cereales por Algeciras, y limitada la autorizacion de la aduana para espedir guias de referencia tan solo á las primeras materias que hayan de conducirse desde aquel punto á las fábricas enclavadas dentro de su radio.—CEUTA: Para quincalla, tejidos y efectos destinados al consumo de la poblacion; pero con prohibicion de esportarlos.—SANLÚCAR DE BARRAMEDA: Para duelas y flejes.

CASTELLON. — BENICARLÓ Y VINARÓZ: Para duelas, flejes y pipería vacia que se desembarque en el muelle ó playa, para llenarla de vino y esportarla en el mismo buque que la condujo.— BURRIANA: Para guano. — CASTELLON: Para carbon de piedra destinado á las fundi-

ciones de minerales establecidas y que se establezcan en el término de Lucena.

CORUÑA. — Ferrol: Para alquitran, brea, cáñamo, carbon de piedra, comestibles para el consumo de la marinería y que no produzca el pais, cordelería, herraje, herramientas, hilazas con destino á las fábricas del Rojal y del Seijo; járcia, maderas y tablazon, bien del estranjero, ó bien directamente de la América española, y maquinaria.

GERONA. — Blanes: Para madera, clavazon, lona, járcia, brea y demás efectos necesarios para la construccion y habilitacion de buques, escepto el carbon de piedra. — Lloret de Mar: Para brea, clavazon, maderas y demás artículos indispensables para la construccion de buques.—Rosas: Para cáñamo, duelas, flejes, tablones de pino y trapos; y para la pipería estranjera que se importe con objeto de estraerla llena de líquidos del pais.

GRANADA. — Almuñécar: Para carbon de piedra, maquinaria y demás efectos necesarios para la fabricacion del azúcar. — Motril-Calahonda: Para arcos de madera para cedazos, carbon mineral, cribas y otros objetos semejantes, flejes de madera, guano, ladrillos, maquinaria y tierras refractarias.

GUIPÚZCOA.—Deva: Para alquitran, alambre de todas clases, brea, carbon mineral, coke, corcho en tablas, drogas y ácidos para tintes, estopas de todas clases, humo de pez, ladrillos refractarios, lino, maquinaria, tablas, listones y maderas de construccion, palos y perchas para buques, pipas de tierra para fumar, tierra blanca para pintores, y husos para hilar.

GUIPÚZCOA.—Pasages: Para alambre de hierro, alquitran, brea, carbon de piedra, corcho, estopa, humo de pez, lino, maderas de construccion de edificios, ratafía, tierra blanca llamada de pintores, tierra para hacer loza y vinagre; hilazas, ladrillos refractarios y maquinaria con destino á la fábrica de tejidos de Rentería, y los efectos puramente necesarios para la construccion de buques.—Zumaya: Para carbon de piedra, con destino á la fábrica de chapa de hierro y hoja de lata de los Sres. Arambarri y compañía.

HUELVA.—Isla Cristina: Para pescados frescos.—Ayamonte: Para pescados frescos, y los jéneros y efectos de Portugal.

LUGO.—Puebla de San Ciprian: Para efectos destinados á la fábrica de fundicion y loza de Sargadelos, con sujecion á la aduana de Rivadeo.—Vivero: Para alquitran, brea, cáñamo, hilazas con destino á la fábrica de tejidos de Chavin, lino y maderas de construccion.

MÁLAGA.—Velez-Málaga: Para carbon de piedra, maquinaria, efectos necesarios á la elaboracion y refino de azúcar, y las tablas de pino para envases de pasas.

MURCIA.—Águilas y Mazarron: Para arcilla, carbon de piedra, ladrillos refractarios y maquinaria.

OVIEDO.—AVILÉS: Para brea, cáñamo, lino y maderas de construccion naval, los efectos destinados á la Real compañía minera asturiana, los jéneros y producciones de las posesiones españolas de América, y para la esportacion á América.—LUARCA: Para brea, cáñamo, lino y maderas de construccion naval; para la importacion directa de América de aguardiente, azúcar, bacalao, cacao, café, y para la esportacion á América.

SANTANDER.—CASTROURDIALES: Para alquitran, brea, tablas, járcia y lonas, necesarios para la construccion y carena de buques; para la hoja de lata, planchas de cobre y estaño para el envase de conservas alimenticias de las fábricas alli establecidas, y para raba.—SANTOÑA: Para alquitran, brea, maderas de construccion y arboladura y raba.

TARRAGONA.—SAN CÁRLOS DE LA RÁPITA: Para carbon, hojas de laurel, pipas vacias destinadas á la esportacion de caldos, y para los efectos destinados á la canalizacion del Ebro.—TORTOSA: Para duelas, flejes, carbon de piedra y arboladura de buques; y para pipería estranjera que se importe con objeto de esportarla llena de líquidos.—VENDRELL: Para aros y duelas: y para pipería estranjera vacía destinada á la esportacion de caldos.

VALENCIA.—GANDÍA: Para guano.

VIZCAYA.—BERMEO: Para albayalde, alquitran, brea, caolin, cedazos, cuarzo, estopa, ladrillos refractarios, lona, raba, remos, silex, telas de seda y metálicas para cedazos, tablazon, tierra refractaria, y el yeso, moldes y modelos de lo mismo para la fábrica de loza de Busturia.

CUARTA CLASE.

Aduanas habilitadas para cabotaje, esportacion al estranjero, importacion de las pipas nacionales devueltas vacias, y de las estranjeras que se introduzcan con el objeto de llenarlas de liquidos del país á presencia de la administracion, y esportarlas inmediatamente.

ALICANTE.—ALTEA, JÁVEA, SANTA POLA, SAN PEDRO DEL PINATAR, TORREVIEJA, VILLAJOYOSA.

BALEARES.—ALCUDIA, ANDRAIX, CIUDADELA, PORTO-COLÓM, SOLLER.

BARCELONA.—MALGRAT.

CÁDIZ.—PUERTO DE SANTA MARÍA, SAN FERNANDO, TARIFA, VEJER DE LA FRONTERA.

CORUÑA.—CAMARIÑAS, CORCUBION, MUROS, NOYA, PADRON, PUEBLA DEL DEAN.

GERONA.—CADAQUÉS, LA ESCALA, PALAFURGELL, SAN FELIU DE GUIXOLS, SELVA DE MAR, TOSSA.

GRANADA.—ALBUÑOL.
GUIPÚZCOA —FUENTERRABIA.
HUELVA.—CARTAYA, MOGUER, SANLÚCAR DE GUADIANA.
MÁLAGA.—ESTEPONA, MARBELLA, NERJA.
OVIEDO.—CASÉROPOL, LLANES, RIBADESELLA, SAN ESTÉBAN DE PRAVIA, VILLAVICIOSA.
PONTEVEDRA.—BAYONA, LA GUARDIA, MARIN, VILLAGARCÍA.
SANTANDER.—SAN VICENTE DE LA BARQUERA, SUANCES.
TARRAGONA.—CAMBRILS, SALOU.
VALENCIA —CULLERA, MURVIEDRO.
VIZCAYA.—LEQUEITIO, PLENCIA.

ADULTERACION DE VÍVERES. Véase *Aguada*.

AGUADA. La provision del agua que se lleva en alguna embarcacion. Art 34. El que con barreno ó de otro modo vaciare maliciosamente parte de la aguada del navío, de suerte que ponga su tripulacion en gran riesgo, será puesto en consejo de guerra, y sentenciado á proporcion de la malicia que en el hecho se averiguase, y las resultas que hubiese habido, así como el que con los víveres hiciere mezclas indebidas, de que resulten enfermedades en los equipajes, ó atraso en la espedicion. *tit. 4. trat. 5, Ord. de la Arm.*

ALBENTOLA: Clase de pesca que se usaba de tiempo antiguo en el Guadalquivir y que proiben absolutamente las antiguas ordenanzas de los pescadores de Sevilla, rectificadas por aquel gremio en 1512, segun lo declaran los artículos 22 y 23 de las mismas.

ALBOROTO. Por el art. 155, tit. 1, trat. 5, Ord. gen. de la Armada (1) se imponen fuertes penas á los que alboroten mas ó menos segun fuere el caso. *Véase Disciplina, Sedicion y Asonada.*

ALGUACIL. El nombramiento lo verifica el Capitan general, así para su juzgado como para los de las comandancias, bien que en estas es á propuesta de los respectivos comandantes. El del Juzgado de Marina en la Córte lo verifica el Presidente de la Junta consultiva de la

(1) Art. 155. No se permitirá que desde á bordo de los bajeles ni de las lanchas ó botes se dé grita ó vaya á la jente de las embarcaciones que pasaren por la inmediacion: lo cual se castigará como las simples pendencias con privacion de vino, cepo ó palos, y si mediaren palabras injuriosas ó deshonestas, particularmente á mujeres, con cañon ó carreras de baquetas: y lo mismo se entiende para los buques mercantes del puerto ó barquillas de tráfico, cuya jente se diere vaya entre sí ó la diere á la de mis bajeles. *Tít. 1, Trat. 5, Ord. Gen. de la Arm.*

Armada, con arreglo á la real órden de 8 enero de 1858 (1). Para estos destinos debe preferirse á los inválidos de marina, en su defecto á los matriculados y en falta de estos á los licenciados del ejército, ó simples paisanos de honradez y buena conducta, conforme las Reales órdenes de 3 de noviembre de 1818 y de 23 de agosto de 1846 (2).

2. No gozan derechos de ninguna clase, pero tienen el sueldo de cinco reales diarios, y los que sean invalidos tienen sobre su sueldo la cantidad necesaria á completar los cinco reales; asi se dispone en Real órden de 21 de octubre de 1856 (3).

(1) La Reina (q. D. g.) ha tenido á bien resolver que en adelante y hasta nueva determinacion se espidan por las autoridades, jefes y funcionarios que á continuacion se espresan los documentos que á cada uno se designan y correspondian á la suprimida direccion general de la Armada. El Ministro de Marina, los nombramientos de guardias marinas de primera clase. Los Capitanes generales de departamento, los nombramientos de asesores de distrito, los de contra maestres de la Armada, los de prácticos de puertos y costas y las cédulas de veterano de los matriculados. El Subinspector del colegio Naval, los nombramientos de maestros de aquel instituto. El Presidente de la junta consultiva de la Armada, los nombramientos de alguaciles del juzgado de Marina en la corte.—El director de injenieros, los nombramientos de profesores ordinarios hidráulicos: los de delineadores y de maestros de todas clases de obradores y brigadas de maestranza de los arsenales: los de maquinistas de la Armada. El Director de artillería é infantería de Marina, las cédulas de retiro á los individuos de dichos cuerpos y de la guardia de arsenales, los nombramientos de sarjentos y cabos de los mismos. El Director de contabilidad de Marina, los nombramientos de meritorio del cuerpo administrativo de la Armada. Los Directores del depósito hidrográfico y del museo naval, los nombramientos de todos los empleados en sus respectivos institutos á quienes no corresponda nombramiento real. El Director del cuerpo de Sanidad de la Armada, los nombramientos de practicantes de primera clase y los de escribientes de su direccion. De real órden lo comunico á V. E. para conocimiento de esa corporacion y efectos consiguientes. Madrid 8 de enero de 1858.

(2) Excmo Sr: La Reina Ntra. Sra. de conformidad con el dictámen de la Junta de direccion de la Armada espreso en comunicacion de V. E., núm. 2,998, al elevar consulta acerca del particular, se ha servido resolver, que cuando los destinos de alguaciles de las comandancias de Marina, únicos de que hace mencion la ordenanza de matrículas, sean servidos por matriculados por falta absoluta de inválidos de tropa, se les satisfaga el haber de sesenta reales mensuales: y al mismo tiempo ha tenido á bien autorizar el que cuando no hubiese matriculados que se presenten á servir estas plazas puedan admitirse para ellas individuos particulares, bien sean licenciados del ejército ó simples paisanos de honradez y buena conducta. Madrid 23 de agosto de 1846.

(3) Excmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de las instancias de los alguaciles de los Juzgados del tercio naval de Valencia y del de esta corte en solicitud de que se les aumente el sueldo que hoy disfrutan, y que fueron remitidas por V. E. con sus oficios números 35 y 977 de 9 de enero y 10 de junio de este año, y

3. Los deberes de los alguaciles consisten en la aprehension de los delincuentes y demás dilijencias regulares de justicia conforme se espresa en el art. 30, tit. 1.° de las Ordenanzas de matrícula (4).

ALIJO. *V. Descarga.* La disposicion de no alijar las embarcaciones despues de puesto el sol no comprende á los pescadores. *V. Pesca.*

ALMADRABA. Llámase asi el arte de pescar los atunes y el sitio mismo en que se pescan.

1. Las almadrabas han sido consideradas siempre como un asunto importante en la lejislacion y administracion de marina. Se conocen varias clases de almadrabas, consistiendo la diferencia en la diversidad de artes empleadas para la pesca. Las principales son la de *vista*, la de *monteleva* y la de *buche*. Llámase almadraba de vista la que no tiene calamento ni armazon alguno echado ó puesto de firme en el mar, sino que desde una torre ó altura los hombres que están de centinela avisan y señalan el punto en que vén la pesca y deben echarse las redes. Almadrabas de monteleva son las que se arman de firme y por consiguiente de una sola vez al aproximarse el tiempo del paso de los atunes, y no se levantan hasta concluida la temporada. Las almadrabas de levante son todas de esta clase. Almadrabas de buche son en parte de vista y en parte de monteleva, porque tienen cierta porcion de sus armaduras ó calamento de firme, y porcion de redes sueltas destinadas á ceñir y acorralar los atunes en el recinto de la almadraba.

S. M. en vista de lo informado por ese Almirantazgo se ha servido resolver que en el presupuesto para los navales últimos del año 1857 y siguientes, se incluya la cantidad necesaria para que los alguaciles de todos los Juzgados de Marina queden dotados á razon de cinco reales diarios; pero en la intelijencia de que ha de cesar toda otra obvencion ó derechos que algunos perciben y que los que pertenezcan á nhabilitados de Marina solo gozarán sobre su prest, y sin perjuicio de los premios de constancia á que sean acreedores, lo que corresponda hasta el completo de los espresados cinco reales diarios; y que hasta que sea aprobado el mencionado presupuesto y entre en ejercicio no ha de alterarse lo hasta hoy existente. Dígolo á V. E. de Real órden para conocimiento del Almirantazgo y efectos indicados. Madrid 24 de octubre de 1856.

(4) Art. 30. Tendrá asimismo cada comandante en la capital de su residencia dos ó mas alguaciles, segun gradúe y proponga el comandante principal, para la aprehension de los reos y demás dilijencias regulares de justicia, con el goce de reglamento, para que puedan vivir sin cohechos ni estafas, prefiriendo para estos destinos á los soldados de batallones de infantería y artillería de marina, que por su buena conducta lo mereciesen; se proveerán estas plazas por los capitanes generales respectivos á propuesta del comandante principal, y las que se establecieren en algunos distritos de copiosa matrícula donde se juzguen necesarios. *Tit.* 1, *Ord. de Mat.*

2. En reales órdenes, de 22 de febrero y 7 de mayo de 1828, se consignaron todas las almadrabas del reino á los gremios de pescadores y se dictaron reglas para la administracion de las mismas.

3. En 22 de agosto de 1828 (1) se publicó el reglamento para el go-

(1) Excmo. Sr: Ha merecido la aprobacion del Rey N. Sr. el Reglamento para el gobierno y disfrute de las almadrabas de los tercios navales de Levante, formado con acuerdo de los Gremios de mar propietarios de almadrabas, que V. E. propuso y me remitió con oficio de 30 de julio último. En consecuencia acompaño á V. E. de Real órden copia literal rubricada de mi mano, del referido Reglamento, para que se sirva V. E. disponer su circulacion y observancia. Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 22 de agosto de 1828.—Luis María de Salazar.—Sr. Director general de la Armada.

Reglamento que se cita para el gobierno y disfrute de las almadrabas establecidas en los tercios de Levante.

Art. 1.° Las pesquerías de almadraba quedan consignadas en propiedad particular á los Gremios de pescadores de los distritos en que se hallen situadas.

2.° Estos Gremios han de tener los efectos necesarios al calamento; pero habiendo de subastar precisamente el disfrute de la pesca, á fin de que capitalistas particulares manejen con economía sus intereses, y estipulando el Gremio condiciones de reposicion de efectos y demás que en su lugar se marca, quede garantido asegurando un reparto entre sus individuos.

3.° La mitad líquida del producto de las subastas ingresará en las cajas de la Marina de Guerra con objeto de dar la necesaria proteccion al tráfico é industrias de mar de los matriculados; pero en caso de que los Gremios no cumplan la espresa condicion de hallarse provistos de los efectos necesarios á la pesquería, entonces la aplicacion para las atenciones de la Marina será de los dos tercios del producto líquido de las subastas, en los términos que se dirá mas adelante.

4.° El remate de todas las almadrabas que se calan en Levante ha de verificarse precisamente el dia 1.° de agosto á las ocho de la mañana en el pueblo de la residencia del Gremio propietario. Será un acto público en paraje capaz y presidido por el Comandante ó Ayudante de Marina, con asistencia de dos Directores, Mayordomos ó Alcaldes del Gremio y del Escribano de Marina, que no percibirá emolumento alguno por este acto del servicio. Ocurriendo que algun Gremio sea propietario de dos ó mas almadrabas, se celebrarán los remates sucesivamente con tres dias de intervalo entre cada uno.

5.° Los edictos convocando al remate se fijarán el dia 1.° de julio en los parajes públicos de los pueblos de la provincia de Marina á que perteneciere el distrito, y en todas las capitales de las demás de ambas comprensiones de Poniente y Levante; para lo cual la autoridad á quien competa los dirijirá oportunamente á los jefes de los puntos indicados.

6.° El remate del usufructo de toda la almadraba ha de ser por solo un año, en el caso de que el Gremio propietario se halle provisto de los enseres necesarios al calamento y pesca; pero si no lo estuviere, entonces entiéndase que al rematador le queda la facultad de continuar segundo año, ó de separarse, si así le acomoda, despues de disfrutar el primero. El dia 15 de junio del año posterior al del rema-

bierno y disfrute de las almadrabas establecidas en los tercios de levante,

te ha de avisar el empresario, por medio de oficio, al Gefe de Marina y al Gremio de su determinacion, y de no verificarlo, se entenderá que no quiere continuar en el disfrute, procediéndose por tanto á convocar á subasta en los términos que ván expresados, sin quedarle derecho á reclamacion.

7.° Ocurriendo el caso de no presentarse licitadores á la subasta del disfrute de alguna almadraba, se convocará por el Comandante de la provincia á nuevo remate, que se verificará en la capital el dia 20 del mismo mes de agosto; si tampoco concurrieren licitadores á hacer postura, se llamará por tercera vez á la capital del tercio, cuyo Comandante celebrará el remate el dia 10 de setiembre; y si ni aun así finalmente se hubiere conseguido rematar el usufructo de alguna de las mencionadas pesqueras, el Capitan ó Comandante general de apostadero dispondrá que ante su tribunal se subaste por postrera vez, convocando para el último remate el dia 30 del mismo mes de setiembre. Cuando fuere capital del tercio ó provincia, el pueblo del Gremio propietario, se repetirán por la Comandancia los actos de remate que en el órden antedicho le corresponden.

8.° Si el espresado Gremio tuviere por conveniente que uno ó dos de sus Mayordomos, Alcaldes ó Directores asistan á los remates que se repitan en las capitales de provincia y tercio así se le permitirá; pero de modo alguno se suponga que en estos actos han de intervenir otras personas que el Comandante y Escribano de Marina respectivos.

9.° Cuando en algun distrito ocurra hallarse vacante el destino de Ayudante, ó que por enfermedad de este se halle servido aquel por el Asesor, Escribano ú otro individuo en calidad de subdelegado, irá á presidir el acto de subasta el segundo Comandante ó Ayudante de la provincia, ú otro del inmediato distrito que el Comandante creyese mas conveniente comisionar, y por este cometido se le abonará de los fondos de provincia el gasto lejítimo que ocasionare y nada mas.

10. Las condiciones de la subasta han de ser todas las espresadas en los respectivos artículos de este Reglamento, y las que por circunstancias se adicionen.

11. Verificado el remate se estenderá una acta, de la cual el Escribano dará testimonio al rematador, si lo pidiese, á su costa; y el jefe de Marina exijirá otro que elevará á la superioridad para la aprobacion de S. M., sin la cual no será válido el espresado remate.

12. De la aprobacion de S. M. se dará conocimiento á quien convenga; y cuando llegue á noticia del Gefe de Marina, dará éste aviso oficial á los Directores del Gremio y al rematador, para que en el término de tercero dia quede afianzada por escritura pública que se otorgue á costa de este la cantidad comprensiva, cuando menos, de la mitad del valor en que hubiere quedado á su favor el remate, y además el tanto que cubra la seguridad de los enseres cuando hayan de entregársele para la pesca: la regulacion y fianza de esta segunda cantidad podrá diferirse como contrato separado para el acto de la entrega de los enseres, y someterse á las disposiciones que el Gremio creyere mas conveniente dictar.

13. La escritura de fianza responderá tambien de los perjuicios que esperimenten los intereses Reales y gremiales, si el rematador, por no concurrir al disfrute de la pesca, diere lugar á nueva subasta precipitada y los ocasionare.

14. El pago de la cantidad en que se remate el usufructo ha de verificarlo el rematador en dos plazos, que serán los dias de dar principio y fin al calamento. La

en los cuales con toda prolijidad se esplican los derechos que en esta

cantidad correspondiente al primero ha de ponerla en la capital de la provincia á disposicion del Contador de Marina, de quien recibirá el correspondiente resguardo. El Gefe de Marina del punto en que ha de hacerse el calamento, no permitirá dar el menor paso hácia el usufruto de la pesca, ni posesionará al empresario del lugar de la almadraba sin órden terminante del Comandante de la provincia, consiguiente á la entrega en caja de la cantidad correspondiente á este primer plazo.

La que cubre el segundo se entregará por el rematador al Tesorero del Gremio, si el calamento se hubiese hecho con enseres de este, porque de lo contrario ha de ser de cargo del empresario hacer entrega al Contador de la provincia del tanto que complete los dos tercios que á la Marina pertenecen.

15. Al verificar estos pagos el empresario, obtendrá del Contador de la provincia y del Tesorero del Gremio los documentos, que le servirán de resguardo hasta que cumplidos todos, pueda cancelarse la escritura de fianza.

16. El arriendo de las almadrabas en todas las costas de Levante, comprende la pesca de paso únicamente, y por tanto los empresarios podrán ser posesionados del lugar en que se calan desde el dia 1.° de febrero y nunca antes, y habrán de dejar libres, limpios y espeditos estos mismos lugares, cesando en el derecho de su pesca el dia último de junio, y nunca despues.

Si contra la antigua práctica de los pueblos de estas costas creyere útil algun Gremio hacer estensivo el disfrute de la pesca á la de retorno, entonces así puede practicarse estipulando las condiciones en el acto de la subasta misma; pero en la inteligencia de que el último dia de octubre ha de cesar la pesquería.

17. Por regla general queda establecido que, durante el tiempo del calamento, han de abstenerse los matriculados de pescar con otros artes á dos millas de distancia á barlovento, ó sea por el lado de la entrada de los atunes, si así lo exijieren los empresarios. Los Gremios quedan en la obligacion de celarlo, y las autoridades de Marina harán cumplir esta condicion precisa.

18. Siendo todas las almadrabas de Levante de Monteleva, tendrán obligacion los Gremios, al anunciar hallarse provistos de los enseres para la pesquera, entregar al rematador los efectos siguientes:

Gremio de Cartagena para su almadraba de Escombreras.

EMBARCACIONES.

Un batel; un caparraiz; una mojarra; un bordonal; una enviada; un laud de copo; y cuatro mas para las demás faenas.

ANCLAS.

Veinte y siete de todas clases.

EFECTOS.

Cien quintales de corcho; mil quinientas calonas; ciento ochenta haces de lias; cincuenta docenas de livanes hilados; diez idem fascal; veinte y cinco docenas de cuerdas; veinte palomeras; diez y seis grupios; cinco mojarcros; veinte y cuatro napas; dos restos de armar de seis tercios; dos mas de cinco tercios; diez y seis

clase de pesca se reserva el estado y los que corresponden al gremio

restos de áncora de seis tercios; nuevecientas piezas de jarcia de todas clases, que han de contener sobre tres mil haces de filete; ciento cincuenta botas para salar el pescado; y otros efectos menudos de poco valor que no se mencionan, como son ganchos, parihuelas, etc. etc.

Gremio de Mazarron para cada una de sus dos almadrabas de Azohia y Cope.

EMBARCACIONES.

Un batel; un caparraiz; una mojarra; un bordonal; dos enviadas; un laud de copo, y dos mas para las demás faenas.

ANCLAS.

Veinte y siete de todas clases.

EFECTOS.

Cien quintales de corcho; dos mil quinientas calonas; ciento cincuenta haces de lias; sesenta docenas de libanes; quince docenas de cuerdas; doce palomeras; quince grupios; cuatro mojareros; diez y ocho napas; tres restos de armar de seis tercios; quince id. de anclas de seis tercios; nuevecientas piezas de jarcia de todas clases; ochenta botas para salar el pescado, y otros efectos menudos.

Gremio de Vera para cada una de sus cuatro almadrabas tituladas de Calavardina, Aguilas, San Juan de los Torreros y Agua-amarga.

EMBARCACIONES.

Un batel; un caparraiz; un bordonal; un laud de copo; dos barcos para enviada; una mojarra.

ANCLAS.

Diez y ocho grandes y pequeñas.

EFECTOS.

Cien botas para saladura; diez y ocho restos para las anclas; diez y ocho gruplos; cuatro mojareros; doce palomeras de ochenta brazas cada una y seis pulgadas de grueso; tres restos de cien brazas cada uno; primero id. de setenta de doce pulgadas resura, que son los restos que se nombran de armar; mil piezas de cuerpo, cola y cobarcho; sesenta de safinas claras y espesas; veinte y cuatro coronas y contracoronas; noventa canas de copo cordel; diez girones; diez puertas; treinta puertas de soguilla; dos truques; doce napas; cien quintales de corcho nuevo y viejo; ciento cincuenta haces de lias; dos mil calonas; cuarenta docenas de libanes; cincuenta cuerdas de vol; y otras diferentes cosas menudas, como son ganchos, tartaveses, botillos, molino de sal, y cien palos para chanca, barracas y parihuelas.

en compensacion de los útiles y artes que debe tener prontos para la

Gremio de Alicante para la almadraba que cala en la isla de San Pablo ó Nueva Tabarca.

EMBARCACIONES.

Un batel; un caparraiz ó fragata; una mojarra; un bordonal; un laud de copo; uno id. para conducir el pescado.

ANCLAS.

Diez y siete de todas clases.

EFECTOS.

Ochenta restos de cuarenta canas de largo y doce pulgadas de grueso; veinte id. para anclas de diez pulgadas; seis id. id. de ocho pulgadas; cuatro id. de seis pulgadas; cuarenta restos de seis pulgadas para palomeras; veinte orinques restos de ocho pulgadas con veinte y cuatro canas de lonjitud; ochenta docenas de cuerda de vol; diez docenas de calamentos de cuatro hilos; setenta y cinco docenas de tres hilos; setenta y cinco docenas mapas para puertas de copo; dos docenas id. de dos pulgadas; ochocientas piezas de jarcia para el cuerpo; ochocientas id. para la cola; diez girones; diez id para las puertas del copo; cuatro truques; sesenta safinas; seis piezas de seis haces de filete para contra corona; ocho piezas de tres hilos para el malador: dos id. de cuatro hilos; cien haces de lias ó fileles; ciento cincuenta quintales de corcho; ocho tartaveses; doce ganchos para matar el atun; una jarcia hijo llamada cielo para matar el pescado menudo; una id. id. llamada javequete; dos palanquines para las anclas y sacar los barcos á tierra.

Gremio de Villajoyosa para calar su almadraba de Paraig.

EMBARCACIONES.

Un batel; un caparraiz ó fragata; un bordonal; una mojarra; un barco de copo; uno id. grande para acarrear el pescado; una lanchita para mirador.

ANCLAS.

Veinte y siete de todas clases.

EFECTOS.

Cincuenta y seis restos de cincuenta y seis brazas; ocho id. de cincuenta brazas; treinta palomeras para cola; cincuenta docenas de libanes; ciento sesenta docenas de calamentos; mil ochocientos haces de filete fino para tres cuerpos, tres colas y dos copos de safinas: doscientos haces filete gordo para coser las almadrabas y amarrar corcho; diez piezas de red de cáñamo para matar los atunes; una farequeta de cáñamo; un cielo de hilo cáñamo de ocho arrobas para matar el pescado menudo; ciento cincuenta y tres quintales de corcho nuevo; quince pares de remos; doce ganchos para matar atunes; ocho tartaveses; dos palanquines para las anclas y sacar las embarcaciones á tierra; dos docenas de vertedores y seis baldes.

misma. Se fijan las épocas en que debe comenzar y terminar esta clase

El mismo gremio de Villajoyosa para otra almadraba que cala en el rio Torres.

EMBARCACIONES.

Un batel; un caparraiz ó fragata; un bordonal; una mojarra; un barco para el copo, y otro para trasportar el pescado.

ANCLAS.

Diez y ocho de todas clases.

EFECTOS.

Treinta y ocho restos de anclas; ocho id. para armar; treinta palomeras para cola; cincuenta docenas de libanes; ciento sesenta docenas de calamentos; mil quinientos haces de filete delgado para cuerpos, colas y copo; ciento sesenta haces de filete gordo para coser y amarrar corcho; diez piezas de red de cáñamo para el matadero de los atunes; una farangueta de cáñamo; un cielo de hilo de cáñamo; ciento veinte quintales de corcho; quince pares de remos; doce ganchos; ocho tartaveses; dos docenas vertedores y seis baldes.

Gremio de Benidorme para su única almadraba.

EMBARCACIONES.

Un batel; un caparraiz ó fragata; una mojarra; un bordonal; un barco nombrado *Mirador*, y tres mas para conducir el pescado á tierra.

ANCLAS.

Treinta de todas clases.

EFECTOS.

Dos docenas de parales; quince pares de remos; dos docenas de vertedores; seis baldes; dos trallas; doce ganchos; ocho tartaveses; sesenta restos de anclas; ocho idem para armar; treinta palomeras; doce docenas de cuerda de vol; doce docenas de libanes; ciento sesenta docenas de calamentos; doce grupios; cuatro mojareros; mil quinientos haces de filete para cuerpos, colas y copo; diez piezas de cáñamo espesas para el matadero de los atunes; un cielo de cáñamo para el pescado menudo; ocho piezas de hilo para matar el pescado que llaman golondrinas; ciento sesenta haces de filete gordo, y ciento veinte quintales de corcho.

Gremio de Altea para su almadraba de Calpe..

EMBARCACIONES.

Un batel; un caparraiz ó fragata; una mojarra; un bordonal; un barco llamado *Mirador*; dos laúdes y una lancha.

de pesca, y el tiempo y formalidades con que debe subastarse; y por último, se determinan los plazos con que ha de efectuarse el pago,

ANCLAS.

Treinta de todas clases.

EFECTOS.

Veinte y cuatro parales; dos trallas; treinta remos; seis baldes; veinte y cuatro vertedores; doce ganchos; treinta grupios; sesenta restos para anclas; ocho id. para armar; treinta palomeras; doce docenas de cuerda de vol; doce docenas de libanes; ciento sesenta docenas de calamentos; cuatro mojareros; mil quinientos haces de filete para cuerpos, colas y copos; diez piezas espesas de cáñamo para matar atunes; un cielo de hilo delgado para el pescado menudo; ocho piezas de hilo para el pescado que llaman golondrinas; ciento sesenta haces de filete gordo, y ciento veinte quintales de corcho.

El mismo gremio de Altea para su almadraba, que cala en el rincon del Albir

EMBARCACIONES.

Un laud y una lancha.

EFECTOS.

Un cuerpo de cáñamo de seis arrobas de hilo, otro cuerpo igual de esparto, quince haces de filete, seis quintales de corcho, cuatro trizas de esparto, dos baldes, cuatro vertedores, cuatro ganchos, seis remos y seis parales.

Gremio de Javea, correspondiente al distrito de Denia para su almadraba de Moraira.

EFECTOS.

Un falucho, una lancha, cuatro anclas, una licera de monteleva, doscientas varas de cola, seis arrobas de corcho y seis mapas.

Estos efectos precisamente en buen estado de servicio, son los que han de entregar los gremios respectivos á los rematadores del usufruto de las almadrabas, para adquirir el derecho de percibir la mitad del producto de las subastas que les señala en tal caso el artículo 3.°

19. Todos estos enseres se entregarán á los empresarios en estado útil de servicio por aprecios que se les dé, nombrando un perito por cada parte, y otro tercero en caso de discordia, por los respectivos Comandantes y Ayudantes de Marina, y concluida la pesquera, abonarán los empresarios el menoscabo ó deterioro que hayan sufrido y resulte por conocimiento y declaracion de los mismos peritos. Los Gremios quedan facultados á adoptar las medidas de seguridad que estimen convenientes para la debida conservacion de sus efectos.

20. La devolucion de todos y el abono de la cantidad que resulte adeudar el empresario por su uso, han de ser satisfechos antes de los quince dias siguientes al de quedar levantada la almadraba. Si el primer dia de diciembre no hubiere cumplido así, procederá el Tribunal de Marina contra la fianza para evitar los perjuicios

garantías y deberes del arrendatario, y se dán las demás prevenciones que exije la índole de esta pesca siendo una de ellas la prohibicion de pes-

que de lo contrario han de resultar á los intereses del gremio en el calamento sucesivo.

21 Para los trabajos de las pesquerías quedan en ámplia libertad los empresarios de asalariar el número de matriculados que estimen conveniente, sin mas restriccion que la de haber de emplear por cada diez hábiles un veterano, cuando menos, y ningun terrestre sino á falta total de aquellos, aun cuando estos trabajen por la mitad del jornal ó menos.

22. Para el mando de esta jente y direccion de la pesquería, si el empresario por sí no se constituye á hacerlo, ha de elejir los matriculados que se dén á reconocer por Arraez y Sotarraez, y todos los obedecerán.

23. Siendo las pesquerías de almadraba unas empresas de inmemorial oríjen, en que la costumbre ha establecido algunas prácticas, cuya cesacion pudiera causar desavenencias entre los asentistas y pescadores; y encaminándose esencialmente este Reglamento á evitar el menor motivo de ellas, será regla fija que los matriculados asalariados si no trataren con el empresario cosa en contra á sabiendas del jefe de Marina, percibirán las utilidades siguientes:

El Arraez.

Trescientos rs. vn. el dia del calamento; pescado y racion de pan para comer todo el tiempo de la pesquera; una arroba de aceite, y además el tres por ciento de la pesca sin salar.

El Sotarraez.

Pescado y racion de pan para comer con el Arraez, otra arroba de aceite, y el tres por ciento de la pesca sin salar, divisible entre él y el nombrado Marinero.

La jente matriculada ganará toda por igual, hábiles y veteranos, un jornal proporcionado á la época en dinero efectivo, satisfechos por semanas en mano propia, y además la adeala llamada Raspa, que consiste en una melva á cada uno por cada dos mil que se pescaren. Cuando ocurriere alguna faena estraordinaria ó de noche, habrá de satisfacer el empresario una gratificacion, á no haber tratado cosa en contra terminantemente en el acto del recibo y ajuste de la jente. En los dias que la pesca produzca mas de ciento veinte arrobas de bonito, dará tambien el empresario uno por cada cuatro hombres; y si llegare á trescientas arrobas, uno para cada dos.

Los huevos de toda la pesca, si no se tratare en contra, serán divisibles en cuatro partes, dos para el empresario, una para el Arraez y Sotarraez, y la cuarta para la jente. Esceptuándose de esta regla los huevos de melva, que por entero serán del empresario.

Los despojos de gañiles y las cabezas del pescado llamado Emperador, los cederá tambien á beneficio de los pescadores, segun vieja costumbre de estas pesquerías.

Ni la autoridad de Marina ni los Gremios podrán impedir que los empresarios asalaríen á los pescadores por mas ó menos, segun que con ellos se convinieren, porque las reglas que anteceden, solo se espresan para que rijan cuando no hu-

car á cierta distancia de la almadraba; y en 24 de setiembre del propio

biere convenio en contrario, y todas se observarán si determinadamente sobre cada cual no lo hubiere, para que de este modo se eviten los desórdenes de cualquier especie.

24. De cuenta de los empresarios de almadrabas se han de sacar del fondo las anclas, piedras y todo otro efecto que por razon de desidia ó desgracia quedase en el tiempo de su empresa.

25. Siempre que no se logre la subasta del usufruto de una almadraba despues de los trámites establecidos en los artículos 4, 5, 6, 7, y 8, habrá el Gremio propietario de proceder por sí al calamento, si tuviere los enseres ó medio de convenirse con algun armador que los poseyese. En este caso la Marina militar percibirá de utilidad para sus atenciones un real de vellon por cada arroba de pescado que se coja, entendiéndose que estas arrobas son de cincuenta libras castellanas, pesando toda clase de pesca despojada de huevos solamente.

26. El Gremio entonces elejirá para el manejo de la pesquería un Arraez, un Sotarraez, un Marinero y un Ayudante, y de los pescadores que aspirasen á emplearse en el trabajo, sortearán cinco veteranos y veinte y siete hábiles, que son el total de hombres necesarios á la pesca. Si los enseres fueren de algun armador, entonces se le reserva á este la facultad de nombrar Sotarraez, Ayudante y cinco pescadores.

27. Ningun oficial del Gremio ha de podér ser elejido Arraez, Sotarraez, Marinero ni Ayudante, ni tampoco ningun hermano, pariente próximo ni consocio de los que lo fueren.

28. El Gremio no abonará sueldo en dinero á ninguno de los empleados en la almadraba, sino que la pesca ha de dividirse por partes, del modo que en junta general se determine, y entre los siguientes partícipes: el Gremio, los enseres de la empresa, el Arraez, el Sotarraez, el Marinero, el Ayudante y la jente.

29. Si el Gremio hallare conveniente sacar á subasta la venta de la pesca que se coja por arrobas para la salazon, el jefe de Marina presidirá el acto como autoridad, pero siendo libres en todo las medidas que en este caso tocan al interés del propietario.

30. El derecho perteneciente á la Marina de un real de vellon por cada arroba de pescado que se coja en las almadrabas caladas por los Gremios, se sacará á pública subasta precisamente en este caso. El comandante de Marina de la provincia hará fijar carteles el dia 15 de diciembre, convocando á remate de este derecho para el 10 de enero, cuyo dia lo celebrará en la capital á las diez de la mañaná, con asistencia del Contador y Escribano de Marina de la Comandancia. El remate quedará á favór del mejor postor, pero con sujecion á la aprobacion de S. M.

31. Cuando recaiga esta, el rematador otorgará escritura pública á su costa en que afiance convenientemente el pago de la cantidad en que hubiere quedado á su favor el remate.

32. El pago de esta cantidad lo verificará el rematador el dia que se alce el calamento, dejándole todo el tiempo de la costera en beneficio.

33. En todos los casos de procedimientos judiciales contra los interesados en las subastas, ha de procederse ejecutivamente por los juzgados de Marina para realizar el cobro de las sumas que se adeudaren al Erario ó los fondos gremiales, y á este efecto deben tener entendido los rematadores y fiadores de ellos, que demiten

año (2) se publicó el reglamento de las de poniente, á los que se hicieron algunas aclaraciones en 16 y 31 de diciembre del citado año. En 7 de enero

todo fuero que pueda alcanzarles por sus personas y bienes, segun que deberá espresarse en las escrituras de fianza.

34. Tambien se establece como pacto, que los empresarios que por este reglamento tienen opcion al disfrute de dos años, segun se declara en el artículo 6.°, lo pierden en el mero hecho de no haber cumplido puntualmente los pagos correspondientes al primero. Madrid 22 de agosto de 1828.

(2) Excmo. Sr.: Aprobado por el Rey N. Sr. el reglamento para el gobierno y disfrute de las almadrabas de los tercios navales de Poniente formado en el departamento de Cadiz por una comision de oficiales que presidió el Brigadier don José Rodriguez de Arias, incluyo á V. E., de Real órden, copia rubricada de mi mano del referido reglamento, igual á la que V. E. me remitió con oficio de 2 de este mes, para que disponga V. E. su cumplimiento, circulándolo á quienes corresponde. Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 24 de setiembre de 1828.—Luis María de Salazar.—Sr. Director general de la real Armada.

Reglamento para gobierno y disfrute de las almadrabas establecidas en los tercios de poniente.

Los trece primeros artículos y el 15 son iguales al reglamento de las de levante arriba transcrito. El 20, 21, y 22, iguales tambien al 19, 20 y 21 de las mismas. El 26 es igual al último apartado del 23; así que en obsequio á la brevedad se omite la repeticion de esos artículos.

Art. 15. Al verificar estos pagos, el empresario obtendrá del Contador de la provincia y del Tesorero del Gremio los documentos que le servirán de resguardo, hasta que cumplidos todos pueda cancelarse la escritura de fianza.

Art. 16. El arriendo de las almadrabas de la comprension del departamento, incluye la pesca de paso y de retorno; por tanto los empresarios, en virtud de la fianza prestada, podrán ser posesionados del lugar en que se calan las de paso, que son las de Almería, Vejer, Conil, Torres del Puerco, Barrosa y Punta de la Isla, desde el dia 1.° de febrero, y nunca antes, cesando en el derecho de su pesca el último dia de junio, y nunca despues. Los empresarios de la almadraba de Ayamonte y la Higuerita, que es de retorno, podrán ser posesionados el 1.° de abril hasta fin de agosto, y no mas; y habrán de dejar libres, limpios y espeditos estos mismos lugares.

Si contra la antigua práctica de los pueblos de estas costas creyese útil algun Gremio hacer estensivo el disfrute á la pesca de retorno, puede practicarse estipulando las condiciones en el acto de la subasta misma; pero en intelijencia de que el último dia de octubre ha de cesar la pesquería.

Art. 17. Desde el dia en que se calen las almadrabas de Zora, Conil, Torre del Puerco, Barrosa y Punta de la Isla se guardará escrupulosamente la veda de todo otro arte de pesca desde el paralelo de Punta de Candon para el Sur, hasta el Cabo de Plata en el Estrecho de Gibraltar, escepto los lances de sardinas que echan los operarios de las almadrabas; desde que se cale la almadraba de Ayamonte y la Higuerita se guardará la misma veda desde la torre Umbría hasta dos millas, tanto á Levante como al Poniente.

de 1829 se dispuso no se alteraran en nada los citados reglamentos reservándose verificarlo mas adelante si la esperiencia así lo exijiera.

4. En 16 marzo de 1844 se previno que cuando ocurran ampliaciones de remate de almadrabas en los sujetos á cuyo favor se hallen su-

Art. 18. El Ayudante militar de Marina de cada distrito en que se cale almadraba, dará aviso anticipado al Comandante de su provincia del dia fijo en que se calará; y del mismo modo participará el dia en que se levante, para que el dicho Comandante pueda prevenir el en que empieza ó se acaba la veda de dichos puntos, y manifestarlo al del tercio para que lo haga tambien á los de las otras provincias.

Art. 19. Al anunciar los gremios hallarse provistos de los enseres para la pesquería, tienen obligacion de entregar al rematador los efectos por la clase de almadrabas, que son los siguientes:

Para la ensenada de Zara, que es de buche ó monteleva.

Todas las redes y sus fundamentos necesarios; una barca cinta; otra segunda; otra de boliche de Levante; otra id. de Poniente; otra id. de Calaonda; tres botes ó faluchos llamados calones, conocidos por Cabestrera y Selga; id. de respeto una barca segunda.

Y si solo se establece la almadraba de gabegote Real.

Una barca cintillo; otra boliche de Levante; otra de Poniente; un bote calas, y una barca de respeto.

Para la ensenada de Conil que es de tiro, además de las redes para su clase y embarcaciones para la de buche de Zara, tendrá

Otra barca boliche llamada de afuera, otro bote calon, una barca cinta con dos segundas.

Para la que esté á Levante de esta, que es como la de Zara de buche.

Las mismas redes y embarcaciones.

Para la ensenada de Barrosa, que es como la de Conil.

Los mismos efectos que para aquella.

Para la costa de la ciudad de San Fernando ó Punta de la Isla, almadraba igual en todo á la de Zara.

Los propios efectos.

En Torre García y en el Ancon de Cabo de Gata, costa de Almería, hay otras dos almadrabas, que es un compuesto de monteleva ó tiro, y tendrán cada una las embarcaciones siguientes:

Dos buques grandes fragata ó batel; dos idem mojarra y bordonal; dos idem laudes mirador y contador; otro idem de reserva.

bastadas, se dé conocimiento á la superioridad antes de la época del calamento. En 23 febrero de dicho año se ordenó que á los testimonios de subastas de almadrabas que se remitan á la superioridad, se acom-

Para el distrito de Ayamonte y la Higuerita.

Una almadraba de buche de pasaje de retorno semejante en todo á la esplicada para la ensenada de Zara, los propios efectos.

Estos efectos, precisamente en buen estado de servicio, son los que han de entregar los gremios respectivos á los rematadores del usufruto de las almadrabas para adquirir el derecho de percibir la mitad del producto de las subastas que le señala en tal caso el art. 3.º

23. Para el mando de esta jente y direccion de la pesquería, si el empresario por sí no se constituye á hacerlo, ha de elejir los matriculados que se den á conocer por arraez ó director y armadores.

24. Siendo las pesquerías de almadrabas unas empresas de inmemorial oríjen en que la costumbre ha establecido algunas prácticas, cuya cesacion pudiera causar desavenencia entre los empresarios y pescadores, y dirijiéndose esencialmente este Reglamento á evitar el menor motivo de ella, será regla que los principales empleados por el empresario tendrán cada uno las cantidades de dinero y utilidades que acuerden con aquel, segun los usos y costumbres de cada almadraba; y los operarios además del jornal segun su clase, satisfecho por semanas, los despojos que igualmente contraten, estipulado todo ante el jefe de marina del distrito.

25. Cuando ocurriere faena estraordinaria ó de noche, habrá de satisfacer el empresario una gratificacion, á no haber tratado cosa en contra terminantemente en el acto del recibo ó ajuste de la jente.

27. De cuenta de los empresarios de almadraba se han de sacar del fondo las anclas, piedras y todo otro efecto que por razon de desidia ó desgracia quedare en el tiempo de su empresa á satisfaccion del gefe de Marina.

28. Podrá cada empresario mantener un falucho celador sin mas derecho que aprehender á los contraventores de la veda, siendo el patron y tripulacion responsables de cualquier esceso que cometan.

29. Todos los que se emplearen en las almadrabas estarán subordinados al director de cada una de ellas, y éste será responsable de los escesos que se cometan, si no los contuviere oportunamente, ó dejase de participarlo al jefe del distrito.

30. Siempre que encerrado el pescado se fuese, ó que el armamento padezca algun descalabro de consideracion, se formará junta despues de oraciones del mismo dia, ó antes si conviniere, á la que concurrirán el empresario, el director ó arraez, los armadores, atalayas y patrones, presidida por el jefe del distrito; se aclarará el defecto que se hubiere cometido, y si ha sido imprevisto, involuntaria ó maliciosamente, para que con estos conocimientos pueda determinar en justicia el jefe á quien corresponda; pero entendiéndose que nunca han de creerse los empresarios autorizados por tales ocurrencias á solicitar la menor rebaja en el tanto de su remate.

31. De cuenta del empresario ha de ser satisfacer los gastos del falucho celador, si quisiere tenerlo; y por cuenta de los fondos de los gremios se satisfarán los de la celebracion de misa en los dias festivos en los sitios de las pesquerías.

32. Los ranchos de operarios que se formen serán responsables de la loza y otros utensilios que el empresario ó el gremio les facilite para su uso.

pañen los Boletines Oficiales en que se hayan publicado las subastas. Al aprobar en Real órden de 27 setiembre de 1845 por dos años el remate de la almadraba de Zara en cantidad de 20,190 rs. 11 mrs. 1/3 por cada

33. Los gremios que posean almacenes, sombracos, chancas, pilas y utensilios para la salazon del pescado, si el empresario quisiere servirse de ellos, se les alquilarán por contrato separado ante el jefe del distrito.

34. Como puede suceder que la cantidad que ofrezca el último postor en la subasta se considere corta por el gremio, si éste quisiere pescar por sí, se le concede el privilejio bajo el supuesto de afianzar que con el real de vellon que debe pagar á la Marina de guerra segun el art. 35, ha de cubrir la parte que se asignaria á ella que es la mitad de la cantidad de la última postura á la subasta, cuando menos, pues si la pesca fuere tal que esceda dicha cantidad, pagará el real de vellon por cada arroba de pescado que cojiere, como si no hubiese habido licitador.

35. Siempre que no se logre la subasta del usufruto de una almadraba despues de los trámites establecidos en los artículos 4.°, 5.°, 6.°, 7.° y 8.°, habrá el gremio propietario de proceder por sí al calamento, si tuviere los enseres ó medio de convenirse con algun armador que los poseyese. En este caso la Marina de guerra percibirá, por utilidad para sus atenciones, 1 real de vellon por cada arroba de pescado que se coja de cualquier modo perteneciente á la almadraba.

36. El gremio entonces elejirá para el manejo de la pesquería un director ó arraez, armadores y demás empleados que necesite segun la clase de almadraba. Si los enseres fueren de algun armador, se le reserva á este la facultad de nombrar el armador mayor, otro menor, y cinco operarios.

37. Ningun oficial del gremio podrá ser elejido director ó arraez, ni armador, ni tampoco ningun hermano, pariente próximo ni consocios de los que lo fueron.

38. El gremio no abonará sueldo en dinero á ninguno de los empleados, y solo se permite el que por los fondos de caja se preste á cada matriculado del distrito lo suficiente al mantenimiento de tres dias en calidad de inmediato reintegro de los primeros productos de la pesca: esta ha de dividirse por partes del modo que se determine en junta jeneral y entre los partícipes siguientes:

En las almadrabas de tiro.

El gremio, los enseres de la empresa, el arraez ó director, el armador mayor, los armadores ayudantes, los atalayas, los patrones, los operarios.

En la de buche.

El gremio, los enseres, el arraez ó director, armador.

39. Si el gremio hallare por conveniente sacar á subasta la venta de la pesca por arrobas para la salazon, el jefe de Marina presidirá el acto como autoridad, pero siendo libres en todas las medidas que en este caso tocan al interés del propietario.

40. El derecho perteneciente á la Marina de guerra de un real vellon por cada arroba de pescado que se coja en las almadrabas caladas por los gremios, se sacará á pública subasta precisamente en este caso. El Comandante de Marina de la provincia hará fijar carteles el dia 15 de diciembre convocando á remate de este dere-

año, se dispuso que en lo sucesivo el tipo que se señale para las subastas de esta clase por el promedio del quinquenio, se fije en reales completos.

cho para el 10 de enero, cuyo dia lo celebrará en la capital á las diez de la mañana con asistencia del Contador y Escribano de Marina de la comandancia. El remate quedará á favor del mejor postor, pero con sujecion á la aprobacion de S. M.

41. Cuando recaiga esta, el rematador otorgará escritura pública á su costa, en que afianze convenientemente el pago de la cantidad en que hubiere quedado á su favor el remate.

42. El pago de esta cantidad lo verificará el rematador el dia que se alce el calamento, dejándole todo el tiempo de la costera de beneficio.

43. Si absolutamente no se lograre esta subasta para arreglar el dicho pago del real vellon por arroba, se pesarán cinco atunes, esto es, el mayor y el menor, y otros tres de los tamaños intermedios; y segun el número de cada clase por un breve cálculo aproximado, se conocerá el total de arrobas, cuya operacion presenciarán el Ayudante del distrito, el director y el armador mayor, y dicho oficial exijirá el citado real de vellon por arroba, dando aviso al Contador de la provincia para que perciba este caudal.

44. Los efectos de las almadrabas que sean hallados en el mar, ó en la costa ó bajos, serán entregados al dueño de los enseres.

45. Si, cuando el gremio pesque por sí, algun matriculado que tiene asiento en la almadraba enfermare, se considerará su plaza efectiva para los competentes abonos al fin de la pesca, pero ha de hacer constar su enfermedad ante el Ayudante del distrito; y si antes que se concluya se restablece, ha de presentarse á ocupar su plaza, y si no lo verifica no tendrá derecho á lo que se le concede.

46. En el mismo dia en que se concluya la pesca hecha por cuenta del gremio, se formará una individual relacion de cuanto hubiere producido, especificándose por dias y cantidad que á cada uno corresponda, segun la parte asignada por su particular encargo: esta relacion la formarán el director ó arraez y armador mayor: se fijará en paraje visible á todos en la casa que se elija para el pagamento, y ha de estar 24 horas para que el individuo que tenga duda lo manifieste y se la aclaren los que intervinieren. Si no quedare conforme el que se crea perjudicado, lo hará presente al Gefe del distrito, quien determinará en justicia, sin perjuicio de que el considerado agraviado pueda ocurrir al Capitan general del departamento, en el supuesto de que á las 24 horas de la publicidad de la relacion se verificará el pagamento á presencia del ayudante del distrito, y lo autorizarán con sus firmas el dicho ayudante y el armador mayor, cuyo documento se archivará por el gremio.

47. En todos los casos de procedimientos judiciales contra los interesados en las subastas, ha de procederse ejecutivamente por los juzgados de Marina para realizar el cobro de las sumas que se adeudaren al Erario, ó á los fondos gremiales; y á este efecto deben tener entendido los rematadores y fiadores de ellos que demiten todo fuero que pueda alcanzarles por sus personas y bienes, segun que deberá espresarse en las escrituras de fianza.

48. Tambien se establece como pacto que los empresarios que por este reglamento tienen obcion al disfrute del segundo año, segun se declara en el art. 6°, lo pierden en el mero hecho de no haber cumplido puntualmente los pagos correspondientes al primero.

5. Por real decreto de 16 de junio de 1847 se restableció en toda su fuerza y vigor la ley de 14 de junio de 1837 que prohibe desde la bahia de Cadiz hasta la isla de Tarifa el uso del arte de pesca conocido por almadraba de buche, quedando derogado el real decreto de 14 de febrero de 1844 que restableció las almadrabas de dicho arte en Zahora, Conil y Punta de la isla.

6. En real órden de 21 de diciembre de 1847 se prohibió como perjudicial á las pesqueras de la almadraba el arte del bolantin durante la temporada de la almadraba de Escombrera, entendiéndose que esta prohibicion debe ser en un espacio que abraze tres millas N. S. con dicho cabo con otra que se tire desde el S. de aquella hasta el islote de Escombreras, quedando, no obstante de esta prohibicion, en entera libertad los pescadores de ejercitarse en la pesca con todos los demás artes, siempre que sean de aquellos que no están prohibidos y sujetos á verificarla á dos millas de distancia á barlovento de la almadraba segun se determina en el art. 17 del reglamento de la costa de levante, al cual debe servir de adicion lo aquí esplicado.

7. Cuando por falta de licitadores, despues de haberse seguido los trámites del reglamento, no puede adjudicarse una almadraba, debe darse cuenta al gobierno con la anticipacion conveniente, con remision de los datos necesarios para que S. M. pueda resolver lo mas oportuno, lo que se dispuso en real órden de 14 de junio de 1850, en vista de que el capitan general de un departamento, habia autorizado al gremio propietario para hacer por sí la pesca de la almadraba de tiro de la *Torre del Puerto* por falta de licitadores, cuya conducta sin embargo se aprobó.

8. En real órden de 24 de abril de 1851 en vista de que en el espediente de subastas de la almadraba de Escombrera se habia hecho constar que el gremio se hallaba provisto de los enseres necesarios, cuando despues resultó le faltaban muchos perjudicándose por ello la marina, porque no teniéndolos le correspondian los dos tercios del precio del arriendo, se mandó que bajo la responsabilidad del juzgado de marina que forma los espedientes de subasta de esta clase de pesqueras se estienda una dilijencia anotándose *nominatim* los enseres de que entonces se halle provisto el gremio propietario y los que le falten, con sujecion en un todo á lo dispuesto en el reglamento de almadrabas respectivo á la que trate de arrendarse.

9. En real órden de 3 de marzo de 1857 se reformó el art. 25 del reglamento de pesqueras de levante disponiéndose se redactara al igual que el 35 de las de poniente, los que pueden verse en las respectivas notas.

ALMIRANTAZGO. El tribunal ó consejo supremo de marina. Fué suprimido por real decreto de 24 de marzo de 1834, y se instituyó en su lugar el tribunal supremo de guerra y marina. *V. Generalísimo.*

ALMIRANTE. El que manda la armada, escuadra ó flota. Esta dignidad parece tuvó su orijen con motivo de la espedicion preparada por el santo rey don Fernando para la conquista de Sevilla. Al efecto dispuso una armada naval á cuyo jefe invistió con la dignidad de almirante, concediéndole jurisdiccion y facultades omnimodas sobre todos los individuos que navegasen y que estasen á sus órdenes. Esta ereccion sirvió de tipo á cuanto sobre este funcionario dispusieron las leyes *4, tit. 9; 14, tit. 23; 5, tit. 24; 30, tit. 26, Partida 2.ª*

Esta dignidad no fué hereditaria, segun espresa la esposicion que precede al decreto del rejente de 16 de febrero de 1812, pues siempre la proveyeron los reyes por titulo especial.

ALOJAMIENTO. Los matriculados están exentos de prestar este servicio en fuerza de lo dispuesto en los arts. 5 y 6 tit. 5 Ord. de Matrícula (1).

1. Pocas exenciones han sido blanco de mas ataques que la que nos ocupa. El Ministerio de la Gobernacion ha tratado continuamente de cercenarla y ha sido indispensable que el de Marina, asi como el de la Guerra para sus aforados, desplegasen todo el lleno de su autoridad para mantener tan justo privilejio á las clases de su dependencia.

2. Hacer una relacion histórica de todas estas controversias y contestaciones es ajeno al objeto de esta obra; baste decir que además de muchas Reales órdenes mas ó menos antiguas, está reconocida y declarada esta exencion por Real órden de 24 marzo de 1846 (2) en que se re-

(1) Art. 5.° Declaro que los matriculados y demás dependientes del fuero de marina están libres de todo sorteo para cualquier clase de mi servicio, y tambien del repartimiento de boletas para el alojamiento de mis tropas, de que deben estar esceptuadas las casas que ocupan los matriculados, sus mujeres y sus familias que estén á sus espensas; y hasta las de las viudas que no hubieren salido de este estado: y solo en los casos urjentes en que se hallaren en este punto las demás clases privilegiadas, podrá hacerse uso de las casas de los matriculados, debiendo en estas ocasiones forzadas acordarse la distribucion de las boletas con el jefe de la matrícula.

Art. 6.° Tambien estarán exentos los matriculados de las demás cargas concejiles, como bagages, depósitos, tutelas, mayordomías y oficios públicos; pero estarán sujetos como los demás vecinos de los pueblos á los tributos, derechos y demás contribuciones establecidas, en que deberán intervenir sus jefes militares para el repartimiento que les tocare, para que se efectúe con la proporcion que fuere justa, escluyéndose por tanto los indijentes. *Tít. 5.°, Ord. de Mat.*

(2) Excmo. Sr: He dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. de una comunicacion que uno de los antecesores de V. E. dirijió al que á la sazon lo era mio en 9 de junio último, manifestando la necesidad de establecer reglas fijas en consonancia con la lejislacion vijente para el servicio de alojamientos, y de que con tal objeto se manifestase por este Ministerio cuáles de los aforados de marina debian considerarse como militares en actual servicio para ser esceptuados de él; y enterada S. M. de

cuerda que este privilejio lo obtienen los matriculados á título oneroso y por el empeño que contraen de servir al estado en buques de guerra. Cesa, sí, en los casos de absoluta necesidad ó sea cuando los individuos de ayuntamiento tienen alojamiento, y los vecinos los tienen duplicados.

3. Como este privilejio es personal, se considera limitado á la casa habitacion de los aforados, pero no con respecto á los demás edificios que tuviesen por dedicarse á la labranza ú otra profesion, en conformidad á varias Reales órdenes, y especialmente la de 13 de diciembre. de 1850 (3).

cuanto acerca del particular han consultado el Tribunal Supremo de Guerra y Marina y la Junta de direccion de la Armada, se ha servido resolver, de acuerdo con los unánimes dictámenes de ambas corporaciones, que mientras por una ley hecha en Córtes y sancionada por la corona no se altere lo prevenido en las ordenanzas jenerales del ejército y armada y en la particular de matrículas, deben guardarse y cumplirse á los aforados dependientes de ambos Ministerios todas las exenciones que en ellas les están declaradas, así de cargas concejiles, impuestos locales y demás, como de bagajes y alojamientos, esceptuando de esto los casos estraordinarios de llena en que se hallen ocupadas las casas de todos los individuos del ayuntamiento, ó que el comun del vecindario tenga alojamientos duplicados; pero entendiéndose que el fuero no exime de las contribuciones ó impuestos que recaen sobre los bienes propios de fortuna, sean rústicos ó urbanos que posean los aforados, sino solo de los que afectan la persona ó sueldo que disfruten.

Lo que digo á V. E. de Real órden como resultado de su citada comunicacion, y para que circulando esta soberana resolucion á los jefes políticos, se comunique por estos á las diputaciones provinciales y ayuntamientos, haciéndoles entender que no perturben á los aforados de marina en la posesion de sus derechos, que han adquirido en remuneracion de las cargas y penurias á que están obligados, y que muchos de ellos, sus padres ó maridos, han hecho y prestado ya hasta á costa de su sangre en beneficio del Estado, pues que es una ingratitud manifiesta disputarles en tiempo de paz las cortas ventajas que disfrutan, cuando no se pone coto á los sacrificios que se les exijen en el de guerra, y á que en todos tiempos se hallan espuestos los que se dedican á la azarosa carrera de la mar. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 24 de marzo de 1846.—Juan de la Pezuela.

(3) Excmo. Sr: A los Sres. Ministos de la Guerra y de la Gobernacion del Reino digo con esta fecha lo que sigue.—Excmo. Sr.: El vicepresidente interino de la seccion de Marina y Ultramar del Consejo Real con fecha de 24 de setiembre último me dijo lo siguiente:—Excmo. Sr.: En cumplimiento de lo prevenido en las Reales órdenes comunicadas por V. E. al secretario general del Consejo en 4 y 29 de julio y 13 de agosto del presente año, las secciones reunidas de Gobernacion, Guerra y Marina se han enterado de las diferentes reclamaciones hechas por el Capitan general del departamento de Cádiz y Comandante general del de Cartagena, referentes á la exencion de bagajes y alojamientos que por ordenanza deben disfrutar los matriculados y demás aforados de marina; y las secciones en su vista, y con presencia de lo informado por las mismas al Consejo cuando, de conformidad con lo consultado por este, se espidió por el Ministerio de la Gobernacion del Reino la Real órden de 12 de setiembre de 1846: considerando que por las Reales órdenes de 11 de enero, 24 de febrero y 12 de marzo del presente año se establece una clasificacion de matriculados en servicio activo y pasivo, que por efecto de su pe-

4. Esta exencion no alcanza á los militares en los puntos en que se paga una cantidad alzada en compensacion de la carga de alojamiento, pero en la marina no están obligados sus aforados á pagar la contribu-

culiar organizacion no puede reconocer el cuerpo militar á que pertenece toda la jente de mar, alistada en el mismo para el servicio de los buques de guerra y arsenales: que esta clasificacion no puede tener aplicacion en un cuerpo que, establecido y rejimentado cual conviene á los fines de su peculiar instituto y mandado por oficiales de guerra de la Armada, sus individuos todos tienen igual obligacion de acudir al servicio de los buques de guerra y arsenales tan luego como se les llama, y en proporcion, no á su número, sino al de los armamentos que ocurran, para lo que se guarda entre todos ellos una escala de exacta alternativa que á ninguno exime de este deber: considerando que los matriculados solo dejan de prestar un servicio activo cuando por reunir las circunstancias que determina la ordenanza para el réjimen y gobierno militar de las matrículas pasan, despues de muchos años de penosos y arriesgados servicios, á la distinguida clase de veteranos ó inhábiles á que aun estos para continuar en la matrícula han de haberse inutilizado en faenas propias del servicio, despues de haber concluido sin nota de desercion un determinado número de campañas, entienden: que si por el Ministerio del digno cargo de V. E. no se han circulado para su cumplimiento en la Armada las citadas superiores determinaciones de 11 de enero, 24 de febrero y 12 de marzo del presente año espedidas por el Ministerio de la Gobernacion, porque á no dudar han de producir un resultado contrario al que al parecer se deseaba, que era el exacto cumplimiento de la Real órden de 12 de setiembre de 1846, no se está en el mismo caso con respeto á la de 29 de mayo último, la cual puede circularse toda vez que debe considerarse como una modificacion de aquellas y un recuerdo á las autoridades civiles del mas exacto cumplimiento de la de 12 de setiembre que, por estar en un todo conforme con las disposiciones de la ordenanza del ejército, la particular de matrículas y el art. 6 de la ley fundamental del Estado, no hubo inconveniente en prevenir su cumplimiento en la Armada en 4 de febrero de 1847, y á los jefes políticos en 22 de abril de 1848. El que así se verifique de nuevo por los ministerios de la Gobernacion, Guerra y Marina es, en concepto de las secciones, una necesidad, si de una vez han de terminar las cuestiones en el particular de que trata la mencionada superior resolucion; y para que estas no se reproduzcan consideran indispensable que por los espresados Ministerios se prevenga, tanto á las autoridades civiles como militares de Guerra y Marina, que con derogacion de cualquier otra superior disposicion, es la voluntad de S. M. que procuren el mas exacto cumplimiento de la Real órden espedida por el Ministerio de la Gobernacion del Reino en 12 de setiembre de 1846, de conformidad con lo consultado por el Consejo Real; haciéndoles entender que al prevenir en ella que se respeten las exenciones que están declaradas á los aforados de guerra y marina comprendidos en el art. 6.º, tratado 8, título 1 de la ordenanza del ejército, y el título 5 de la vijente para el réjimen y gobierno militar de la matrícula de mar, fué por no ser aquellos unos privilejios, como equivocadamente se supone por los que no se han detenido á examinarlas, confundiéndolas con las que graciosamente le estaban concedidas á otras clases, y sí una remuneracion de los servicios que han prestado y están prestando al Estado, y á las que tienen un derecho indisputable por haberlas adquirido á título el mas oneroso, y por el que se les exije el cumplimiento de los deberes

cion que se reparta para atender á este servicio, segun se declaró en Reales órdenes de 29 agosto de 1829 y 28 de marzo de 1845 (4) espedidas por efecto de las contestaciones que acerca este punto mediaron entre la autoridad militar de marina y los ayuntamientos de Mataró y San Lucar.

5. Cuando los matriculados se trasladen de un punto á otro por actos

que en consideracion á aquellas contrajeron. Que estas exenciones, como las demá que están otorgadas á la matrícula de hombres de mar, consisten principalmente en que no se les exija nada que afecte á sus personas, que grave el ejercicio de su profesion ó menoscabe el producto de su peculiar industria, como S. M. se sirvió declararlo en 24 de mayo de 1831; y por tanto que los matriculados que no disfruten de otra renta que el haber de su retiro ó del producto de su azarosa y arriesgada profesion están exentos del servicio de bagajes y alojamientos; pero que los de estas mismas clases, así como los demás aforados de Guerra y Marina que sean han cendados, labradores ó grangeros con casa abierta y con el goce de los demás aprovechamientos comunes, deberán contribuir en concepto de tales al espresado servicio; si bien conservando siempre su exencion con respeto á su casa-habitacion y caballo que puedan tener para su uso. Todo lo que por acuerdo de las secciones tengo el honor de poner en conocimiento de V E., con devolucion de los documentos contenidos en las Reales órdenes de que se han hecho mérito para la resolucion de S. M.

Y habiendo dado cuenta á S. M. de este dictámen ha tenido á bien conformarse con él, y se ha servido resolver que lo traslade á V. E. como de su Real órden lo ejecuto, á fin de que por ese Ministerio de su digno cargo se disponga lo conveniente para que se lleve á efecto en la parte correspondiente al mismo; en el concepto de que por la mia lo traslado con esta fecha al Sr. Director jeneral de la Armada para su circulacion, incluyéndole con el propio objeto copia de la Real órden de 29 de mayo del corriente año, que se cita, pues que la de 12 de setiembre de 1846, que tambien se cita, se circuló ya en la Armada en 4 de febrero del año siguiente.

De igual Real órden lo inserto á V. E. acompañándole copia de la mencionada de 29 de mayo último, para los efectos espresados y como resultado de sus oficios de 11 de julio y 12 de octubre del año próximo pasado, números 813 y 1205. Dios guarde á V. E. muchos años Madrid 13 de diciembre de 1850.—El marqués de Molins.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(4) He dado cuenta á la reina Ntra. Sra. de la comunicacion de V. E., núm. 458, en la que espresaba haberle manifestado el Comandante general del departamento de Cádiz las contestaciones que habian mediado entre ese Comandante militar de Marina de la provincia de San Lucar y el ayuntamiento de aquella ciudad con motivo de obligar este á los matriculados de dicho punto al pago de la refaccion de alojamientos y oponerse aquel jefe á ello fundado en la ordenanza del ramo y las varias Reales órdenes que tratan de la materia. Enterada detenidamente S. M. y conformándose con el dictámen de la junta de direccion de la Armada, de acuerdo con el asesor jeneral de Marina, se ha dignado aprobar la conducta observada con el mayor acierto por el citado comandante D. Antonio Martinez, arreglándose á lo prevenido en la Ordenanza de matrículas y ordenanzas vijentes para sostener á sus subordinados que estando declarados milicianos activos se hallan esceptuados del servicio de alojamiento. Madrid 28 de marzo de 1845.

del servicio podrán obtener alojamiento segun se declara en el art. 14, tit. 5, Ord. de Mat. (5).

ANCLAJE ó ANCORAJE. Derecho que se imponia á los buques que llegaban á los dominios de España, mayor ó menor segun la capacidad del buque y la importancia del puerto á que llegaba. Su importe estaba destinado al sostenimiento de la dignidad de Almirante. En el dia se ha refundido en el de *Derechos de Navegacion*.

ANTICIPACIONES. Al efecto de que los matriculados puedan al tiempo de salir á campaña dejar alguna cantidad á sus familias ó adquirir lo que les convenga, disponen los arts. 5 al 12, tit. 12, Ord. de Mat. (1) se les anticipe un trimestre de sus haberes, el que debe entregárseles en sus propias manos en la capital del partido ó en otro punto

(5) Art. 14 Podrá trasladarse un matriculado del pueblo de su domicilio á otro por fines particulares: y si hubiere de esceder de quince dias, no lo ejecutará sin licencia de su jefe inmediato, quien le espedirá en vista de su demanda, si no ocurrieren causas lejítimas en contrario, el pasaporte necesario á la seguridad de la persona, sin el cual serán tenidos por desertores: pero no obtendrán bagajes ni alojamiento, cuyos goces concedo solamente al que viajare en comision de mi servicio: debiendo estar entendido todo matriculado, que si llegare á pueblo en que hubiere comandante de partido ó ayudante de distrito, ha de presentársele con su licencia como requisito necesario para que se le permita hacer mansion: y aun será tratado como desertor si las circunstancias indujeren á esta sospecha. *Tít. 5, Ord. de Mat.*

(1) Art. 5.° Despues de hecho el nombramiento de los que hubieren de pasar á campaña, y reunidos en la forma dicha, dispondrá el comandante del partido que el contador de la provincia proceda al pagamento de los préstamos ó anticipaciones, que por lo regular será de tres meses, cuyo importe se entregará á cada marcante en mano propia, formándose relacion firmada por el contador, y visada por el comandante de todos los comprendidos en que se espresen sus nombres y clases, trozo, partido y tercio á que correspondan, y cantidades que hubiesen percibido, incluyéndose este documento con los demás que deben remitirse al comandante principal de los tercios en el pliego cerrado que ha de entregarse al conductor de cada division ó partido de jente que se envie al departamento.

Art. 6.° Los pagamentos deberán hacerse por lo regular en las capitales de los partidos, procediéndose en este acto con la formalidad que es debida. El comandante militar respectivo asistirá á él, y por su falta el segundo ó ayudante: tambien concurrirá el escribano de marina para dar fé, y dos testigos, que serán los mayordomos ó diputados del gremio, y firmarán el testimonio que el escribano estienda y acredite que se ha ejecutado legalmente la distribucion de tanta cantidad en tales sujetos; cuyo documento servirá de resguardo del contador de la provincia, pasándolo á la contaduría principal del departamento para la liquidacion de su cuenta; pero cuando por falta de caudales ú otra causa no pudiere verificarse dicho pago, se hará en el departamento luego que llegue á él la jente remitida á campaña; y en uno ó en otro caso se considerará á cada individuo para el abono de

si la marinería convocada no fuera allí á presencia del comandante y con asistencia del escribano para lejitimar el pago. El vencimiento de los anticipos comienza á correr desde el dia de su presentacion. Si algun matriculado deserta una vez recibida la anticipacion, se procede contra sus bienes para obtener el reintegro; no así si falleciere, pues quedan sus alcances en beneficio de la familia. La anticipacion debe hacerse á todo hombre de mar por la plaza que sirvió en su última campaña, y el que no la tuviere se le considerará como marinero, salvo el hacerle á su tiempo el debido descuento si no resultare apto para ello. Para tener

sus préstamos la plaza que constare haber servido en mis bajeles, ó en jeneral la de marinero á todo matriculado que antes no hubiere tenido destino en ellos.

Art. 7.º El vencimiento de estos préstamos principiará desde el dia de su presentacion en fuerza del llamamiento, que tomará razon individual el oficial de detall contador, socorriéndoseles además con las dietas de reglamento mientras estuvieren detenidos despues del plazo señalado para marchar, así durante el viaje, si lo hiciesen por tierra, conforme á lo establecido en el arancel para estos casos, en el que tambien se espresará la gratificacion que corresponda al prohombre ó cabo encargado de entregar la matrícula en su destino. Pero á los voluntarios no matriculados, y á los que habiendo alegado escusas despues de haber hecho el repartimiento se remitan para la decision del comandante principal, no deberá hacérseles anticipacion alguna sino pasada su revista en el bajel en que fuesen destinados, pero se les abonarán las dietas.

Art. 8.º Si algun matriculado despues de percibidos los préstamos desertase sin devengar su importe, se procederá contra sus bienes; pero sin hacer á su familia cargo de este descubierto. Al que falleciere no se venderán sus bienes para cobro de mi hacienda, siendo mi voluntad que el alcance quede á beneficio de su familia.

Art. 9.º Hecha la convocatoria de la marinería que debe salir para campaña, lo avisará el oficial de detall de la provincia al contador de ella, pasándole de órden del comandante una relacion de la jente que se hubiere llamado con la asignacion de sus plazas; y para que le conste cuando se presenta cada matriculado, acudirá á casa del comandante en todos los casos que se ofrezcan de esta naturaleza, con el fin de tomar razon del dia, como que desde él inclusive han de comenzarse á devengar las anticipaciones que recibieren, cuyo pagamento ha de ejecutarse en casa del mismo comandante en el dia y hora que este determinase con todas las formalidades prevenidas, y de sus resultas exhibirá el contador al comandante una relacion de todos los que hubieren cobrado, y de las cantidades que cada uno hubiere percibido, enviando otro al intendente para noticia y gobierno de los oficios principales intervenida por el oficial de detall, y visada por el comandante, cuyos requisitos declaro indispensables para que este ó cualquiera otro instrumento de data pueda servir de tal en todos los gastos de marina, de cualquiera especie que sean, que se practicaren en las provincias.

Art. 10. Aunque por regla jeneral deberá reunirse en tales casos la marinería de las provincias en sus respectivas capitales, para que desde ellas se dirijan á las del departamento, despues de verificado el pago de las anticipaciones y dietas, cuando hubiere algunos motivos particulares que lo embaracen, tomarán los comandantes militares las medidas mas oportunas para el abono de dichos socorros, pero

derecho á las anticipaciones es necesario ser matriculado y no ir al servicio en virtud de sentencia. Habiéndose propuesto no se exijiera la presencia del escribano para el pago de anticipaciones y para certificar la parte de paga que se consigna á las familias, se declaró en Real órden de 12 enero de 1844 (2) que no habia lugar á alteracion alguna en este punto de las Ordenanzas de Matrícula.

ANZUELO. Instrumento de los mas útiles para pescar, es un gancho que en la punta forma una cierta especie de lengueta: la parte superior

si por falta de caudales no pudiere absolutamente verificarse, se ejecutarán luego que la marinería llegue al depósito del arsenal.

Art. 11. En las anticipaciones se considerará á todo hombre de mar la plaza que le constare en su asiento, y ha de ser la obtenida al tiempo de su despido en la última campaña, y al que no la obtuviere, se le hará el abono de marinero: debiendo sufrir despues el descuento correspondiente, si por falta de resolucion para trabajar á bordo por alto debiere descender á la de grumete, y en el mismo hecho quedará en la clase de voluntario, mediante á no deberlo estar en la de matriculados en esta última plaza, lo que se anotará en su libreta, dando noticia de ello oportunamente al comandante de la provincia á que corresponda: del mismo modo habiendo algun grumete que por su ajilidad en los trabajos por alto se hiciere acreedor á la plaza de marinero, podrá señalársele por el comandante del bajel con las formalidades de ordenanza, y con las circunstancias de que para ello ha de quedar entonces matriculado, anotándose y dándose las noticias que se espresa en el anterior caso.

Art. 12. Solo han de comprenderse en estas anticipaciones á los matriculados que salieren á campaña de turno, ya sea por sí ó ya por sustitucion, y se incluirán tambien los matriculados que voluntariamente en tiempo de convocatoria se presentaren á servir sin ser llamados, pero no si fueren sentenciados, ni los marineros voluntarios no matriculados, debiendo los de estas dos clases no vencer sueldo hasta el dia en que se les forme asiento en el depósito del arsenal ó en el bajel de su destino, perdiéndolo el mismo dia en que se despidan, bien que todos los de las provincias que se enviaren al servicio, de cualquiera cualidad que fueren, tendrán á la ida el goce de las dietas establecidas, y no á la vuelta los que no fueren matriculados, ni los que lo fueren si hubieren hecho la campaña por sentencia. *Título 12. Ord. de Mat.*

(2) He dado cuenta á la Reina de la carta del antecesor de V. S. de 3 de junio último, núm. 38, trascribiendo oficio del contador de marina de la provincia de Motril proponiendo que no sea precisa la asistencia del escribano para el pago de anticipaciones á los matriculados convocados al servicio, ni para el de las asignaciones que dejan establecidas, segun previene el art. 6.°, tít. 12 de la Ordenanza de Matrículas, y enterada de todo S. M., y de lo manifestado en su virtud por el contador principal de ese departamento, se ha servido resolver conformándose con el dictámen del Director jeneral de la Armada, que no hay motivo para alterar en nada los artículos 6.° y 16 de la referida Ordenanza de Matrículas que previenen la presencia del escribano en los citados pagamentos, sino antes por el contrario quiere S. M. que estos queden en su fuerza y vigor. Dígolo á V. S. de Real órden para los efectos correspondientes. Dios, etc.—Madrid 12 de enero de 1844.

se afianza á un cordel sedal, y se echa en el agua poniendo un cebo que atraiga el pez al anzuelo. Este modo de pescar del que hay varias clases, como la del Bolantin, Palangre y otras, es el mas digno de preferencia, así que puede ejercerse en cualquier estacion y distancia. Aun cuando esta clase de pesca no dá márjen á muchas incidencias, para evitar todo acontecimiento en lo posible, está dispuesto por las Ordenanzas Generales de pesca (1) el órden con que deban colocarse los pescadores para que el uno no perjudique al otro, la libertad de pescar

(1) «Que entre los pescadores de estos artes, el barco anzolero que antes que ningun otro llegue al cantil, hoya, placer ó comedero, puede libremente calar en el paraje mejor, segun conceptuare el patron.—Que el segundo, tercero y demas barcos conforme fueren llegando á aqüellas aguas ó espacio de mar en que está situado el mismo comedero, observen el propio órden, absteniéndose de calar sus anzuelos sobre los de otros barcos, que habiendo llegado antes, estén calando, ó lo hayan ejecutado ya.—Que para esta recíproca conveniencia y comun beneficio deben guardarse unos á otros las distancias proporcionadas, segun las corrientes, para no embarazarse.—Que teniendo uno calado sus anzuelos, podrá otro verificarlo por el mar de él; esto es, no por la parte de la costa, sino hácia el mar, mediante que en lo natural los peces siempre inclinan ó se dirijen al golfo ó mayores profundidades.—Que esto debe entenderse calando los anzuelos á distancia competente, de modo que uno no estorbe ó perjudique al que antes caló, viniéndose un aparejo sobre otro por la demasiada proximidad con que se calan, como á veces suelen ocasionarlo las corrientes.—Que si por causa de las mismas fuere un aparejo sobre otro, sin malicia del que caló segundo por hácia la mar del primero, d be conceptuarse caso irremediable, y ninguno puede quejarse.—Que cuando por no calar á distancia suficiente por la mar del primero que echó sus anzuelos, se viniese un aparejo sobre otro, de que resulta el perjuicio de aventarse ó huir la pesca, ó bien enredarse ambos, se llegase á verificar malicia ó descuido: el segundo que caló sus anzuelos, deberá compensar el daño que á juicio de peritos resultare.—Que en caso de estar un barco calando sus artes, ningun otro que sucesivamente llegare pueda en manera alguna estrecharle el mar, y que de lo contrario el que lo hiciere, sea responsable al daño por la pesca que impide.—Que si dos barcos anzoleros llegaren ó se hallaren á un propio tiempo sobre el placer ó comedero, escusen disputas, apostándose recíprocamente en proporcionada distancia uno de otro para hacer sus caladas.—Que en la pesca del safío ó congrio que hacen por la noche los pescadores de anzuelo, tampoco cabe el órden del sorteo, por lo mismo no calarán en otros parajes que los oportunos de inmediacion á rocas que se hallen desocupados, y separándose de los sitios en que conocidamente de costumbre hacen sus calamentos otros artes de la misma especie.—Que si calados varios artes de anzuelo, derivando alguno por estar en declivio de hoya y fuerza de corriente, mudando de sitio fuere á parar sobre otro ú otros artes, y los empachare ó enredare, no sea lejítimo motivo para queja ó peticion de resarcimiento, porque es un caso imprevisto.—Que en semejantes acontecimientos cada dueño de los artes enredados recoja segun fuese posible el suyo con el pescado que tenga cojido, procurando desenredar las piezas ó cordeles con el debido cuidado; de modo que no rompa ó destruya los del otro.—Que el barco anzolero que tendiere sus artes sobre los de otro que los tenga calados, falta al buen réjimen que la lejislacion establece y

en todas las épocas del año, y la prohibicion de hacerlo en sitios en que se perjudique á las almadrabas, ó pesca de la sardina. Se permite pescar en barcos de cualquier dimension, mientras esta no ponga en peligro las vidas de los tripulantes por su pequeñez ó mala construccion.

APAREJOS. En rigor es el conjunto de palos, vergas, jarcias y velas del buque, y se divide en varias clases y denominaciones: mas considerado en derecho marítimo objeto de esta obra se entienden por aparejos, los botes ancoras, cables, jarcias, mástiles, velámen y demás

debe imponérsele la pena proporcionada á su inobediencia.—Que si en el hecho de calar un pescador sus aparejos sobre los de otro, fuese causa de que se enredaren de modo que sea menester romper pieza, debe el causante del daño subsanarle.—Que como el ramo de pesquerías es de la mayor importancia al surtido de la nacion, y sobre el buen órden en ellas, es no menos esencial produzcan peces con abundancia segun la aplicacion de los pescadores: en verificarla en cuanto puede alcanzar la industria, se manda no limiten los artes de pescar con anzuelos con el fin de escasear la pesca para que tenga mas alto precio.—Para precaver tales abusos los Jueces conservadores de la pesca marítima con acuerdo de prácticos imparciales y de integridad en los parajes en que se verifique, fijen el número de brazas de cada pieza, y el de anzuelos con tamaño proporcionado, bajo cierta pena al que así no lo observare.—Que en todo tiempo y estacion mientras decididamente no embaracen otras pesqueras útiles y permitidas, podrán emprender la suya los artes de anzuelo: bajo el concepto de que si así fuere, retirarán sus caladas á distinto sitio en que no se verifique semejante daño.—Que lo mismo se debe entender por lo respectivo á los calamentos en que estuvieren situadas las Almadrabas, segun las dos millas de esclusiva que les están prescritas, pero si fueren de las de *Vista*, no las embarazarán sus mares.—Que tambien se abstengan los pescadores de anzuelo de tender sus artes á las inmediaciones y dentro de ensenadas, rias, conchas, etc. en que por ser de lejítima temporada se estuviere ejecutando la pesca de sardina con las redes de Deriba, las sencillas de Tiro ó las Mixtas.—Pero que esto se entienda solo en el hecho de la costera declarada y fija de la sardina, y por la proximidad en que el arte de anzuelo pueda ocasionar daño á los espresados artes, pues no verificándose así decididamente, y que el ámbito de la mar lo permita segun las costas del contorno y fondo que pase de veinte y cuatro brazas, no se impedirá á las artes del anzuelo su ejercicio.—Que para las pescas de los artes de anzuelo no se prescribe tamaño limitado á número de codos, piés ó gúas á las embarcaciones, segun la libertad jeneral en esta parte, á excepcion de la Pareja de Bou, pues que cada pescador segun su caudal y gusto construirá el barco ó barcos de las dimensiones que mejor le parezca y acomode para ejercer sus pesqueras.—Que si alguno abusare de esta libertad justamente concedida haciendo embarcaciones tan pequeñas que estén manifestando el peligro á que se esponen los que las ocupan, ó las usaren sin palo, timon y vela, y como en algun paraje sucede sin quilla, siendo en sustancia unas artesas grandes, se manda al Juez conservador providencie vararlas, y que se desbaraten para el uso del fuego, imponiendo pena de arresto al que con otras semejantes saliere al mar. »

objetos que no forman parte tan integrante de la nave que no puedan separarse sin rotura, pero que son objetos indispensables para su navegacion. Mas no el armamento ni vituallas, ni menos los adelantos hechos á la jente de mar. Las autoridades de marina no deben permitir navegue el buque que carezca no solo del completo de sus aparejos, si que tambien del repuesto que debe prudencialmente llevar á bordo para el caso de inutilizacion del que está en uso.

2. En la venta de la nave se comprenden los aparejos á menos que se pacte lo contrario *(Art. 594 Cod. de Com.)*, por aquella regla de derecho que lo accesorio sigue siempre á su principal.

3. Caso de verificarse el embargo de una nave deben inventariarse detalladamente todos sus aparejos si pertenecen al dueño de la misma, segun *el art. 607 Cód. de Com.*

APELACION. De los fallos que en los juicios verbales únicos de su competencia pronuncien los ayudantes de Marina puede apelarse á los juzgados de las comandancias. De los que dictaren estos juzgados en los negocios cuyo conocimiento les compete se admitirán las apelaciones para el juzgado de la Capitanía general respectiva, con arreglo al art. 33, tit. 1. Ord. de Mat. (1) y las disposiciones de la ley de Enjuiciamiento civil que deben observarse en la jurisdiccion de Marina.

2. De los fallos que dictare el juzgado del Capitan general en los departamentos de la Península, se apela ante el Tribunal Supremo de Guerra y Marina, al cual pasan tambien todas las causas criminales para su definitiva aprobacion á tenor de los artículos 32, y 33 tit. 1 de las Ord. de Mat. (2), real decreto de 31 de julio de 1835 y muchísimas otras disposiciones que pudiéramos enumerar.

(1) Art. 33. Véase en la nota siguiente.

(2) Art. 32. En las causas de pena de la vida, pronunciada la sentencia por los comandantes de las provincias, se remitirán los autos al capitan jeneral del departamento, para que reconocidos é informados por aquel tribunal, se remitan al supremo consejo de la guerra para mi decision.

Art. 33. Despues de sentenciada una causa por el Comandante militar de la provincia, podrá alguna de las partes interponer apelacion ante el Capitan jeneral del departamento, quien en tal caso, y siempre que lo tuviere por conveniente, avocará á sí todas las causas, cuyos autos deberán remitirle inmediatamente los comandantes de las provincias en el estado en que se hallaren; de las sentencias del Capitan jeneral podrá por último recurso apelarse á mi Consejo de guerra, el que en vista de los autos confirmará, modificará ó anulará la sentencia dada por el Capitan jeneral en el modo mas arreglado á justicia; pero si antes de pronunciarla necesitare de nuevas informaciones, pedirá informe al mismo jefe que haya entendido inmediatamente en la causa, á no tener fundado motivo para lo contrario: en cuyo caso no deberá el consejo proceder contra él directamente, sino consultarme, á finde que yo mande dar la providencia correspondiente. *Tít. 1, Ord. de Mat.*

3. En los dominios ultramarinos de las sentencias que se dictaren por las auditorías de Marina, pueden los reos apelar libremente para ante el Tribunal Supremo de Justicia ó para ante el Tribunal de revision establecido en las mismas islas en conformidad á la Real órden de 1 de abril de 1817.

APOSTADERO. En su sentido lato significa el establecimiento temporal de un número cualquiera de buques de guerra en un paraje determinado para la seguridad y defensa de un territorio ó fuerte amenazado, la proteccion del comercio ó de los propios súbditos en pais estranjero, el ausilio de la Marina en latitudes muy remotas etc. En sentido mas estricto equivale á Comandancia ó Capitania jeneral de Marina en puntos apartados y dependientes de la metrópoli y mas propiamente en las colonias. Antiguamente la España tenia apostaderos de este jénero en todas sus posesiones ultramarinas, donde habia un virey ó capitan jeneral. En el dia no tiene mas que el de la Habana, y el de Cavite á tres leguas de Manila en las islas Filipinas. Veáse *Departamento* y *Tercios Navales*.

APRESAMIENTO. Cuando acontezca el de buque contrabandista, el jefe apresador mandará clavar y sellar las escotillas y mamparos, que solo se abrirán á su arribo al puerto en presencia del Administrador de la aduana, conforme al art. 36 Ordenanzas jenerales de la renta de aduanas de 10 de setiembre de 1857 (1) y la descarga se practicará en el modo y forma que previene el art. 37 de dicha Ordenanza (2). Véase *Presas*.

(1) Art. 36. El jefe apresador de un buque contrabandista, desde el momento en que lo considere como tal, dispondrá que se claven y sellen las escotillas y mamparos, que solo se abrirán á presencia del administrador de la aduana del puerto á que se dirije.

A su llegada á él, y si fuere admitido el buque á libre plática, el administrador colocará dependientes del resguardo á su bordo, procediendo á sobresellar las escotillas y mamparos.

Si quedare en cuarentena, colocará la falúa de la aduana en observacion á la distancia conveniente. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *Sbre. de* 1857.

(2) Art. 37. Para verificar la descarga de un buque apresado, se constituirán á su bordo el administrador ó el empleado que le represente, el jefe aprehensor, el capitan de la embarcacion aprehendida, y en su defecto los individuos de la tripulacion que existan.

En el caso de no haber ninguno, y siendo español el buque, se citará al procurador síndico; pero si fuere estranjero, al cónsul de la nacion respectiva. A presencia de todos se abrirá solo la escotilla mayor, y á medida que vayan subiendo los cabos sobre cubierta se redactará una relacion espresiva de la clase de envases, su número y marcas, que firmará el administrador, y servirá de guia de alijo.

ARCHIVO. En cada Comandancia de Marina debe haber uno el cual ha de estar ordenado y clasificado en los términos que exije el artículo 18, Tít. 1, Ord. de Mat. (1).

ARMADA. El conjunto de fuerzas marítimas de alguna potencia; y en lo antiguo lo mismo que escuadra.

ARMADOR. El comerciante que arma ó avia una nave para el comercio. V *Nave*. Acerca el derecho que tiene el armador para poner y despedir al capitan, y tocante á las obligaciones de aquel con éste véase *Capitan*.

ARMAS. La prohibicion de usarlas de cierta clase que establecia nuestra anterior lejislacion ha desaparecido en el dia. El Código penal no castiga el porte ó uso de ninguna, limitándose solo á declarar en el art. 10 que el de las que prohiban los reglamentos de policía se considerará como circunstancia agravante si con ella se ha cometido un delito.

El jefe del resguardo del puerto comprobará esta relacion, y hará acompañar las mercancías á la aduana, donde se recibirán por el alcaide. Despues de pesadas y precintadas en presencia de uno de los aprehensores, se anotará el peso en la relacion mencionada, y se custodiarán en el almacen destinado á este servicio. Si no fuere posible que todos los bultos vayan en una misma lancha, se formará una relacion para cada remesa.

El contador de la aduana espedirá una certificacion, en vista de las relaciones, que entregará al jefe aprehensor, á fin de que se una á las primeras dilijencias que han de servir de base al espediente administrativo judicial.

Los gastos de descarga, y los demás que ocurran, se satisfarán con el producto de la venta de los jéneros aprehendidos. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *Sbre. de* 1857.

(1) Art. 18. En las comandancias principales han de archivarse con método y claridad todas las causas y espedientes de la jurisdiccion de marina, sin confundirlas con las pertenecientes á la direccion y gobierno de los tercios navales, cuyo mando inmediato en cuanto cuerpo rejimentado corresponde al Comandante principal; y tambien se coordinarán todas mis Reales órdenes ó prevenciones que se comunicaren sobre estas materias por el jefe superior de mi Armada, y al afecto se dividirán en este órden: para primera clase las de pesca y navegacion de particulares con todas sus incidencias: segunda, las de presas, arribadas y naufrajios: tercera, todas las causas civiles ó criminales pertenecientes á los individuos del Juzgado de Marina en las provincias: cuarta, las pertenecientes al fomento y conservacion de montes: quinta, las correspondientes al cultivo de cáñamos, fábricas de betunes y demás establecimientos fuera de la capital del departamento: de estos espedientes acumulados se trasladarán de la Comandancia principal al archivo de la Capitanía jeneral los mas antiguos segun el órden de las fechas de su resolucion, con un inventario metódico, de que ha de haber ejemplar en cada una de las dos dependencias. *Tít.* 1, *Ord. de Mat.*

2. Pero aun anteriormente era licito á los marineros y jente de mar usar para sus maniobras á bordo de los bajeles cuchillos con punta de los llamados flamencos, incurriendo solo en pena cuando los usaren bajando á tierra con arreglo á la Real órden de 4 de setiembre de 1760 y art. 13, tít. 14, Ord. de Mat. (1).

3. El conocimiento de las causas sobre uso de armas prohibidas correspondia en las plazas marítimas á los gobernadores militares de las mismas.

4. Compitiendo á los aforados de Marina, el goce de todas las exenciones de que disfrutan los de Guerra pueden usar carabinas y pistolas largas de arzon cuando ván de camino, pero no dentro las ciudades segun lo dispone la Real órden de 16 de febrero de 1825.

5. Los capitanes de cuasi todos los buques llevan algunas armas por lo que pueda convenir á la defensa de los mismos; y habiendo intentado prohibirlo en 1825 el Intendente de policia de Mallorca, en Real órden de 28 de noviembre de aquel año se declaró que para privar á los patrones del derecho de tener armas, deberia mediar una causa muy grave, y el previo conocimiento del Comandante de Marina que es quien mejor puede apreciar la lejitimidad de los motivos y la conducta de los interesados, que hagan ó no prudente se les permita llevarlas. En Real órden de 21 abril de 1841 (2) al efecto de evitar el contrabando se prohibió el que los buques de cabotaje llevaran armas blancas, de chispa

(1) Art. 13. Todo matriculado embarcado en buque mercante ó desembarcado, aprendido en tierra con cuchillo de punta ú otra arma prohibida, quedará sujeto á las penas establecidas en las pragmáticas jenerales, que le impondrán sus jefes segun las circunstaucias del hecho. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(2) El Excmo. Sr. Ministro de Hacienda con fecha de 17 de lcorriente me dice lo que sigue: —E. Sr. La Direccion general de resguardos en 13 del actual me ha dirijido la comunicacion siguiente: Habiendo cesado la guerra por la cual se concedió á muchos buques de cabotaje conducir á bordo para su defensa, armas blancas y de chispa, como tambien cañones y pedreros, parece á esta Direccion que para evitar que estos buques armados dén sospechas ó bien que efectivamente se ocupen en el contrabando, pudiera manifestarse por ese Ministerio del digno cargo de V. E. al de Marina, de que por este se espida la órden correspondiente para que dichos buques naveguen sin armamento alguno, y que los comandantes y ayudantes de Marina cuiden además de no despacharlos con notable esceso de tripulacion de la necesaria para sus maniobras. Sin embargo V. E. con su superior ilustracion dispondrá lo que crea mas conveniente. Y enterada la Rejencia provisional del Reino se ha servido mandar lo traslade á V. E., como de su órden lo ejecuto, para que si no hallase inconveniente se sirva comunicar las órdenes correspondientes en el sentido que propone la Direccion y dar aviso á este Ministerio.»—Y siendo muy conforme cuanto se propone en la preinserta comunicacion, la misma Rejencia me manda trasladarla á V. E. como lo verifico para que se lleve á pleno efecto, espidiéndose por esa Junta las órdenes correspondientes á su puntual cumplimiento. Dios, etc.—Madrid 21 de abril de 1841.

y tambien pedreros como se habia consentido durante la guerra civil, pero poco tiempo despues se modificó esta absoluta prohibicion por la de 24 setiembre del mismo año (3) en que se fió á la prudencia de los Comandantes de los tercios navales el conceder ó no permiso para llevar armas los buques de cabotaje, espresándose que el número de armas no pudiera esceder nunca del de la mitad de los tripulantes, lo que vino á confirmarse por la de 13 de diciembre de 1844 (4) en que se previno á las autoridades de Marina no consintieran se llevasen á bordo armas que dén indicios vehementes de que el objeto del buque sea dedicarse al contrabando.

ARQUEO. La operacion ó acto de medir la capacidad de un buque. Siendo esta un acto científico y correspondiente á la marina, los administradores de aduanas no pueden entrometerse en ella, y deben aceptar la capacidad que tenga el buque y exijir en consecuencia los derechos por lo que resulte del *rol*, segun se dispone en Real órden de 31 de mayo de 1829. V. *Derechos de Navegacion.*

(3) He dado cuenta al Rejente del Reino del espediente instruido con motivo de la órden del 21 del pasado abril que prohibe á los buques de cabotaje llevar armamento alguno, y en su vista S. A. se ha servido resolver que se prevenga á los comandantes de los tercios navales y sus provincias, que segun consideren necesario, pueden permitir á los buques de cabotage llevar á su bordo y para su defensa un número de armas así blancas como de chispa cuanto mas igual al de la mitad de sus tripulantes, anotándolo en sus roles, y ninguna á los que infundan el menor recelo de poder ocuparse en el contrabando ni tampoco á los buques pescadores, quedando en todo lo demás vijente la precitada órden del 21 de abril. De la de S. A. lo comunico á V. E para los efectos consiguientes en esa Junta y circulacion.—Madrid 24 de setiembre de 1841.

(4) El Excmo. Sr. Ministro de Marina de Real órden con fecha 13 de diciembre de 1844, dice al Excmo. Sr. Director Capitan jeneral de la Armada y presidente de esta Junta lo que sigue:—Teniendo el Gobierno de S. M. repetidas noticias de que en varios puntos de la costa se construyen buques para ser despues empleados en el contrabando, se hace indispensable que V. E. reitere las órdenes mas esplícitas á los Comandantes jenerales de los departamentos para que estos lo hagan á todos los Comandantes de los tercios y provincias á fin de que ejerzan la mas esquisita vijilancia acerca de este particular cuidando muy especialmente de que cuando se habiliten para salir á la mar no embarquen mayor número de hombres que el que les corresponda por su porte y navegacion que hayan de emprender, así como el que no lleven á su bordo ninguna clase de armas que dén indicios vehementes de que su objeto es dedicarse al tráfico ilícito, en la intelijencia de que se les exijirá la mayor responsibilidad si algunas de las presas que se hicieren por el Resguardo marítimo resultase haber sido habilitada en la Península por descuido ó neglijencia de los empleados de marina que hubieran podido evitarlo. Lo que digo á V. E. de Real órden para su pronta circulacion a los fines de su mas exacto y puntual cumplimiento.—Dios, etc.

2. Los métodos para verificar el arqueo de un buque, son varios, y no habiendo ninguno prescrito, y visto que daban diferentes resultados en Reales órdenes de 22 de marzo y 22 de noviembre de 1830, se mandó rejirse, así para el cobro de derechos como para el pago de fletes, tanto con respeto á la Real Hacienda como á los particulares, por el método formado por D. Francisco Ciscar, detallado en un largo y minucioso reglamento que se publicó con la última de dichas Reales órdenes. Pero habiéndose quejado el Intendente de Sevilla, suponiendo cometian fraude los buques de cabotaje ocultando el verdadero número de toneladas que median, si bien en Real órden de 18 de diciembre de 1844 (1), se le hizo ver el error de que partia, confundiendo la tonelada de veinte

(1) He dado cuenta á la Reina N. Sra. del espediente instruido en este Ministerio, con presencia del que se remitió por el del cargo de V. E. en 2 de marzo de 1840, á consecuencia de reclamacion del intendente de Sevilla acerca del fraude que el contador de aquella aduana espuso cometian la mayor parte de los buques que se emplean en el comercio de cabotaje ocultando el verdadero número de toneladas que miden á fin de eximirse de parte de los derechos de navegacion, y la necesidad de que se dictase una medida que evite el perjuicio que se causa á la Hacienda pública, como en su sentir demostraba el estado que acompaña; y Su Majestad, enterada de todo y del luminoso y razonado informe que produjo la estinguida junta de Almirantazgo de acuerdo con los jefes facultativos del ramo de construccion naval, y conformándose con él, se ha servido declarar: que no es exacta la comparacion que presenta el contador de la aduana de Sevilla de las toneladas que arquean los buques con los quintales de peso que conducen, por hacerla en el concepto equivocado de que la tonelada de arqueo equivale siempre al peso de 20 quintales, sea la que quiera la materia de que se componga el cargamento, siendo así que los 20 quintales que contiene la cabidad de una tonelada son solo de agua de mar, en lo que si bien no hay tampoco una exactitud absoluta por la diferente saturacion que esta agua puede tener segun el punto en que se tome, las pequeñas diferencias que puedan producir se consideran despreciables, por ser esta la materia que se ha encontrado mas á propósito para la comparacion de la medida de desplazamiento, como que es en la que insisten los buques que lo producen; así sucede que en casi todas las naciones marítimas los derechos de navegacion que pagan sus buques, ya para cubrir los gastos que ocasiona el entretenimiento de los fondeaderos, muelles, fanales y demás, ó ya como contribucion al Estado, se hallan arreglados á su capacidad ó tamaño, ó sea á sus toneladas de arqueo, prefiriendo este tipo al de los pesos que conduzcan por ser un dato fijo en cada buque, y eventual el que pudiera asignarse sobre los cargamentos y especies de que estos se compongan, que muy oportunamente es el que sirve para arreglar las tarifas de los aranceles de importacion y esportacion.

Sin embargo de lo espuesto, como puede suceder que muchos y quizás los mas de los buques del comercio tengan marcadas en sus patentes ó roles menor número de toneladas que el que efectivamente midan, S. M., por resolucion de esta fecha, que comunico al Director general de la Armada para su circulacion y cumplimiento, se ha dignado mandar que se rectifiquen todos los arqueos de los buques del comercio, dictando al mismo tiempo otras medidas conducentes á evitar los frau-

quintales peso cualquiera, cuando esta es de veinte quintales de agua de mar, en otra de igual fecha (2) oida la Junta del Almirantazgo se

des que por ignorancia ó mala fé pudieran cometerse por los facultativos destinados á los reconocimientos y arqueos de los referidos buques; acerca de lo cual se estimula el celo de las autoridades y empleados de marina á fin de que bajo su mas estrecha responsabilidad cuiden de que cada cual cumpla con los deberes de su instituto. Lo que digo á V. E. de Real órden como resultado del espediente de que dejo hecha referencia y que devuelvo á V. E.; así como el oficio de la Direccion jeneral de Aduanas que por ese Ministerio se remitió á este en 20 de febrero último recordando la resolucion de este asunto que por las vicisitudes políticas del país no habia tenido efecto todavía. Dios, etc.—Madrid 18 de diciembre de 1844.

(2) He dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. del espediente que por el Ministerio de Hacienda se remitió á este de mi actual cargo, en 2 de marzo de 1840, instruido á consecuencia de la acusacion entablada por el contador de la aduana de Sevilla, acerca del fraude que dice cometen los buques que se emplean en el cabotaje ocultando el verdadero número de sus toneladas, así como de las varias órdenes posteriores, remitiendo nuevos oficios de la Direccion jeneral de Aduanas, á consecuencia de otras reclamaciones del intendente de Sevilla; y del luminoso informe que acerca del particular remitió la junta de Almirantazgo en 27 de junio de 1842, apoyada en el unánime parecer del Comandante jeneral del arsenal de la Carraca y del jefe del cuerpo de constructores, y S. M., en vista de las dificultades que ofrece en la práctica el reglamento de arqueos formado por el jeneral Ciscar en 1830; y conformándose con el dictámen de aquella estinguida corporacion se ha dignado aprobar el nuevo método que la misma propone: al mismo tiempo se ha servido resolver que V. E. lo circule en la Armada, para que desde luego se rectifiquen con arreglo á él los arqueos de todos los buques que se hallen en los puertos de la Península ó de Ultramar, y que con respeto á los que se encuentren en viaje, se verifique la misma operacion en el primero en que arribasen: cuidando los jefes de marina bajo su mas estrecha responsabilidad de que en los que se hagan ahora y en lo sucesivo se espresen siempre las dimensiones que se tomaren para efectuarlos, y que la nota del de cada buque sea firmada por el arqueador, que ha de responder en todos tiempos de los errores que por ignorancia ó mala fé pueda haber cometido; y á fin de que no resulte el menor perjuicio á los navieros, se reencarga lo prescrito en el art. 694 de la Ordenanza de Arsenales, que prohibe se reciba el menor estipendio por los facultativos comisionados á los reconocimientos y arqueos de los buques del comercio. Lo que digo á V. E. de Real órden con inclusion del nuevo método aprobado, para su circulacion y fines de su mas exacto y puntual cumplimiento. Dios, etc.—Madrid 18 de diciembre de 1844.

MÉTODO PROPUESTO POR LA ESTINGUIDA JUNTA DE ALMIRANTAZGO PARA UNIFORMAR Y FACILITAR EL ARQUEO DE LOS BUQUES DE COMERCIO Y APROBADO POR S. M. POR REAL ÓRDEN DE 18 DE DICIEMBRE DE 1844.

Se toman cuatro dimensiones del modo siguiente:

La eslora sobre la primera cubierta desde el canto interior del branque al del

propuso y aceptó otro método al que debe estarse en un todo, con la

codaste. La manga de construccion se medirá en la cuaderna maestra de fuera á fuera de miembro.

La de arqueo en la misma cuaderna maestra de dentro á dentro del forro interior. El puntal de la misma cuaderna maestra desde el forro de la bodega al canto alto de la tabla de la primera cubierta.

Con estos datos, que han de tomarse en piés de Burgos, si se llama E. la eslora, C. la manga de construccion, M. la de arqueo y P. el puntal, tendremos que 1/4

$$\frac{(E. + 3C.) \times M. \times P.}{70,19}$$

espresará el número de toneladas españolas que se buscan, es decir, se sumará á la eslora con el triplo de la manga de construccion, y la cuarta parte de esta suma se multiplicara por la manga de arqueo y por el puntal; dividiendo este último producto por 70,19 se tendrá el resultado que se busca.

Si el buque tuviese entrepuente, cuyo puntal no llegue á 6 piés de ribera, se aumenta el 10 por 100 y un 14 á los que lleguen ó escedan de 6 piés.

A los buques de grandes capacidades de cuadra y mura se les aumenta un 8 por 100.

A los de mucha astilla muerta se les rebajará un 5 por 100.—Es copia.—Hay una rúbrica.

DEMOSTRACION: tomando por base la fragata «Chileno» que llegó á Manila y es de las dimensiones siguientes:

	Piés.	Pulgad.	Líneas.
Eslora de branque á codaste.	140	10	0
Manga de construccion.	31	10	0
Manga de arqueo.	29	11	0
Puntal.	15	2	0
Entrepuentes.	8	4	0

Mucha capacidad de cuadra y mura y poca astilla muerta.

$$\frac{\frac{(C.^3 + E.)}{4} \times M. \times P.}{70,19} = 381,923 + 53,469$$

por el 14 por 100 de aumento de puntal, + 30,553 por el 8 por 100 de cuadra y mura, = 465,925; total de toneladas que arqueó dicha fragata.

sola modificacion que para ciertos y determinados casos estableció la Real órden de 8 de marzo de 1848 (3).

3. En la segunda de las citadas Reales órdenes de 18 de diciembre de 1844, recordando lo dispuesto en la Ordenanza de arsenales, se dispone no se abonen derechos algunos á los facultativos que verifiquen los arqueos. Este mandato, como ya lo demuestra el buen sentido, es

```
     31833  Manga de construccion.
   ×     3
  ---------
     95499
 +  140833  Eslora.
  ---------
    235832 | 4
           |---------
    036       59083  Cociente.
     0033  ×  29917  Manga de arqueo.
       012   --------
        00   413581
             59083
           531747
          531747
         118166
       -------------
         1767586 2 2 1
       ×   15166 . . . . Puntal.
       -------------
        10605516
       10605516
       1767586
      8837930
     1767586
    -------------
    268072092 7 6 | 70,19
                  |---------
    057502          381,923
     013500      +   53,469  producto del 14 por 100.
      064819     +   30,553  producto del 8 por 100.
       016480    -----------
        024420      465,945  total de toneladas de arqueo de dicha fra-
         03363                 gata Chileno.
```

(3) He dado cuenta á S. M. de la carta de V. E. de 22 de julio último, número 560, y de la copia que con ella acompaña del acuerdo de la junta de autoridades de esa Isla por el cual se adoptó como medida interina hasta la resolucion de Su Majestad la modificacion propuesta por V. E. para el arqueo de los buques mercantes, á saber: que á todo buque de entrepuentes cuyo puntal pase de 6 piés, se aumente ese esceso ó diferencia al puntal de bodega, y se comprenda en el arqueo de las toneladas de carga que mida el buque, observándose en todo lo demás lo prescrito en la Real órden de 18 de diciembre de 1844; cuya medida se funda en que previniéndose en el método que establece la Real órden citada que á los buques que tengan entrepuente cuyo puntal no llegue á 6 piés de ribera, se

aplicable solo cuando el arqueador disfrute sueldo del Estado; así es que en Real órden de 4 marzo de 1848 (4) se aprobó á consulta del Intendente de Santiago de Cuba, el abono de veinte reales por cada arqueo á favor de los operarios facultativos que no gocen sueldo del Estado. Si tratándose de un buque estranjero cuyo arqueo se hiciera sospechoso, se dispusiera su medicion, los gastos que ocasione el verificarla serán por cuenta del buque si el error resulta acreditado, y de la Hacienda en caso contrario, á tenor de lo establecido en Real órden de 7 marzo de 1856 (5).

aumentaba el 10 por 100, y un 14 á los que lleguen ó escedan de 6 piés, resulta que los buques de grande puntal en el entrepuente dán un número considerable de toneladas de menos de las que ellos manifiestan, y como es fácil que los buques cambien el puntal de sus sollados ó entrepuentes lo es tambien que disminuyan el número de sus toneladas de arqueo con notable perjuicio de los intereses del erario, siendo así que los sollados de crecido puntal se emplean igualmente en la carga. Enterada S. M. de la conveniencia de la espresada comunicacion, de conformidad con el dictámen de la suprimida Junta de D. y C. de la Armada se ha servido aprobarla. Lo que dijo á V. E. de Real órden, en contestacion, y para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 8 de marzo de 1848.

(4) He dado cuenta á S. M. de la carta de V. E. de 22 de júlio último, número 563, relativa á la consulta del Intendente de Santiago de Cuba, que le trasladó el Superintendente jeneral de Hacienda de esa Isla, acerca de si deberá continuar abonándose á los arqueadores de buques mercantes la cuota señalada por esa Comandancia jeneral de acuerdo con la Superintendencia, respeto á que por el artículo 55 de la Instruccion de aduanas que empezó á rejir en 1.º de aquel mes, se manda que nada se exija por los arqueos; á cuya consulta contestó V. E. ratificando el abono acordado de 20 rs. fuertes por cada arqueo á favor de los operarios facultativos que no gozan sueldo del Estado, pues que á escepcion de ese puerto, donde se practican por los empleados del arsenal, en los demás de esa Isla se observa aquella medida tan equitativa, como justa, porque de alguna manera se ha de recompensar el trabajo personal de unos individuos á quienes no se les puede imponer la obligacion de hacerlo gratuitamente, y S. M., conformándose con la opinion de la suprimida Junta D. y C. de la Armada, se ha servido aprobar el referido abono, por ser de justicia respeto de unos operarios que no gozan sueldo del Estado, y muy moderado para la clase de trabajo que desempeñan. Lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion y para los efectos consiguientes; en el concepto de que con esta fecha lo traslado al Sr. Ministro de Hacienda para los efectos correspondientes en aquel Ministerio. Dios, etc. Madrid 4 de marzo de 1848.

(5) El Vicepresidente del Almirantazgo, con fecha de 8 del actual, me dice lo siguiente :—« E. S.: El Almirantazgo, cumplimentando la Real órden de 8 de marzo último, con la que se remite en calidad de devolucion la comunicada por el Ministerio de Estado al del digno cargo de V. E. relativa al modo de efectuar el pago de los peritos de arqueo, para informar lo que se le ofrezca y parezca, oido el parecer del Asesor jeneral, ha pasado el espediente á consulta de dicho letrado, que ha espuesto lo siguiente.—«E. S.: Al pasar el Ministerio de Estado al de Marina con Real órden de 4 de marzo último copia del espediente formado en la supe-

4. El cargo de arqueador no es un destino fijo, sino que en cada caso elijen los Comandantes de Marina los maestros que fueren de su confianza, conforme la Real órden de 7 mayo de 1853 (6).

ARRRIAR LA BANDERA. V. *Bandera.*

ARRIBADA. La llegada de una embarcacion á un puerto ú otro punto de las costas, la cual puede ser voluntaria si es el puerto de su destino ó forzosa si se verifica en otro punto distinto por efecto del mal tiempo ó de otro cualquier accidente. Este hecho es uno de los objetos de mas solicitud y mayores precauciones para la administracion pública de todos los paises. El derecho de jentes y el asentimiento universal tienen reconocida en todas las naciones que poseen costas marítimas, la facultad de someter los buques que á ellas arriben á cuantas restricciones entienden ser razonablemente necesarias para protejer y fomentar sus grandes intereses comerciales. Así la proteccion del comercio, el interés de la hacienda nacional, la salud pública y aun la seguridad y buen órden del Estado, son otros tantos motivos á que atienden las leyes

rintendencia de Puerto-Rico, sobre el pago del derecho de toneladas de buques estranjeros que hubiese necesidad de arquear á peticion de la Aduana, se propone que dicho pago se verifique por la Hacienda á favor de los operarios facultativos que practiquen los citados arqueos, siempre que estos no gocen sueldo del Erario y cuando del arqueo resulte el mismo número de toneladas que marquen los sobordos; y por los dueños ó consignatarios, si la diferencia es en aumento, en cuyo caso pareceria propio de ellos el costo, toda vez que al despacharse el buque por el puerto de su procedencia, no se cuidó de manifestar las toneladas que media segun los aranceles vijentes conocidos en el estranjero y aun en las colonias inmediatas á Puerto-Rico. Como es justa la medida propuesta y se encuentre en consonancia con lo resuelto por S. M. acerca del asunto en la Real órden espedida por Marina en 4 de marzo de 1848, en sentir del que suscribe debe aprobarse. V. E. sinembargo informará en su alta sabiduría lo que sea de su superior agrado.»—Esta corporacion de conformidad con el anterior dictámen, acordó lo diga á V. E. en contestacion y por resultado de lo prevenido en la espresada Real orden con devolucion de la ya citada.»—Y habiéndose dignado S. M. aprobar lo espuesto por el Almirantazgo, lo manifiesto á V. E. de Real órden á los fines convenientes y en contestacion. Dios, etc. Madrid 21 de mayo de 1856.

(6) He dado cuenta á S. M. de una instancia documentada promovida por Manuel Juarés, vecino de la villa de Arenys de Mar, en solicitud de que se le nombre arqueador de los buques que se construyan en los astilleros de la provincia de Mataró; y S. M., conformándose con la opinion de V. E., no ha tenido á bien acceder á esta solicitud, porque no hay tal clase de arqueadores, y para que esta operacion se verifique con la imparcialidad que requiere, conviene que los Comandantes de Marina nombren maestros de su confianza. Lo que digo á V. E. de Real órden, como resultado de su oficio de 14 de abril último, número 515, y para noticia del interesado. Dios, etc. Aranjuez 7 de mayo de 1853.

con ocasion de la llegada á sus puertos, calas, ensenadas ó costas de cualquiera clase de naves.

2. Los puertos á que puede lejítimamente arribar una nave varian segun su procedencia y pueden verse en *Aduanas*.

3. Las formalidades que deben llenarse por lo que mira á la salud pública, veánse en *Sanidad*. Los ausilios y socorros, á que tiene derecho una nave por arribada forzosa, pueden verse en *Naufragio*, y además si esta fuese estranjera, consúltese en este Diccionario la voz correspondiente á la nacion de que se trate, pues en casi todas y en especial con aquellas con que nos ligan tratados modernos hay estipulados y fijados los derechos que competen en estos desgraciados accidentes así á las naves estranjeras que aportan á nuestras playas, como á las españolas que llegan á las estranjeras. Para este último caso véase tambien la voz *Cónsul*.

4. En este artículo nos ocuparemos solo de las disposiciones mercantiles y de las rentísticas en punto á arribadas forzosas.

5. El capitan no puede entrar en puerto distinto de su destino, sino en los casos de falta de víveres, temor fundado de enemigos ó piratas, ó accidente que inhabilite el buque para continuar la navegacion. Creyendo el capitan llegado uno de estos casos, debe reunir en junta á los oficiales de la nave y ejecutar lo que resuelva la mayoría, para cuya resolucion tendrá voto de calidad. En la junta podrán asistir los interesados en el cargamento solo al efecto de enterarse de la discusion, pero sin voto, pues su falta de conocimientos y su interés en evitar los perjuicios de la arribada les hacen poco á propósito para usar este derecho. El acta se estiende en el Diario de la navegacion, firmándola cuantos sepan hacerlo, debiéndose hacerse mencion en la misma de las reflexiones ó protestas que hicieren los interesados en el cargamento. *Arts. 683, 968 y 969 Cód. de Com.*

6. Si el capitan entra por arribada en puerto estranjero deberá presentarse antes de las 24 horas al cónsul español y declararle su nombre matrícula, procedencia, y destino del buque, de las mercaderías que componen su carga y de las causas de arribada recojiendo certificacion que acredite haberlo ejecutado. Si entra en puerto español deberá presentarse inmediatamente al capitan del puerto y declarar las causas de la arribada. Dicha autoridad hallándolas suficientes le dará certificacion para guarda de su derecho. *Arts. 65 y 651, Cód. de Com.*

7. Los gastos de la arribada forzosa son de cuenta del naviero ó fletante, y de los cargadores los perjuicios que les resulten de la arribada, mientras sea lejítima. *Arts. 990 y 991 Cód. de Com.*

8. No se considera lejítima: 1.º Cuando la falta de víveres procede de no haber hecho el aprovisionamiento necesario, ó que las provisiones se hubiesen perdido por estar mal colocadas ó custodiadas: 2.º Si el riesgo de enemigos ó piratas no hubiese sido bien conocido y manifiesto.

3.° Si el descalabro padecido por la nave se debe á no haberla dispuesto competentemente antes de emprender el viaje. 4.° Si el descalabro procede de alguna disposicion desacertada del capitan ó de no haber tomado las convenientes para evitarlo. En estos casos el naviero y capitan responden mancomunadamente á los cargadores de los daños que les ocasiona la arribada. *Art. 973, Cód. de Com.*

9. Solo se procederá á la descarga cuando sea indispensable para reparar la nave ó evitar que el cargamento sufra averías, lo que no podrá ejecutarse sin la autorizacion del Tribunal que conozca de los asuntos mercantiles y de los encargados de evitar los fraudes: en puerto español donde haya cónsul será de cargo de este el dar la autorizacion. La custodia y conservacion de los efectos desembarcados corresponde al capitan. *Arts. 974, 975 y 681 Cód de Com.*

10. Si el capitan juzgare que el cargamento ha sufrido avería lo declarará dentro las 24 horas á la autoridad que conozca de los negocios de comercio, y si los cargadores ó sus representantes se hallan presentes se conformará á las disposiciones que tomen, y si no están presentes se reconocerán por peritos nombrados, por los jueces de comercio ó el ajente consular en su caso, quienes declararán la clase de daño y medios para evitar su aumento. El Tribunal resolverá en vista del informe lo que considere oportuno y el capitan deberá cumplirlo bajo su propia responsabilidad. *Arts. 976 y 977 Cód. de Com.*

11. Si para cubrir los gastos que exije la conservacion del cargamento el capitan no tuviese fondos podrá tomarlos á la gruesa ventura, en cuyo caso el que los presta, aun cuando sea el capitan, percibe el rédito legal de la cantidad adelantada y para su reintegro tiene derecho preferente á otro cualquiera. Si no hay quien preste cantidad alguna debe procederse á la venta en pública subasta de la parte necesaria á cubrir los gastos, lo que igualmente debe efectuarse si la avería de los efectos no permite su conservacion. *Arts. 978 y 979, Cód. de Com.*

12. En cuanto cese el motivo de la arribada debe el capitan continuar el viaje, y si no lo ejecuta deberá satisfacer los daños y perjuicios que á los cargadores irroga la demora. Si el motivo de ella fuere el temor de enemigos ó piratas se deliberará la salida de la nave en junta de oficiales con asistencia de los cargadores en los términos espresados en el número 5. *Arts. 980 y 981, Cód. de Com.*

13. No es lícito á buque procedente del estranjero entrar en puerto no habilitado (V. *Aduana*); pero si por efecto de temporal ú otra causa estraordinaria se viese alguna nave obligada á verificarlo, se le darán todos los ausilios que exijiere el caso y reclamen las leyes de la humanidad con preferencia á todas las de hacienda, se le permitirá la desscarga y hasta la venta de la parte indispensable de su cargamento mientras sean de lícito comercio, todo en los términos y con las for-

malidades que se prefijan en los arts. 280 al 283 Ordenanzas generales de la renta de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (1). V. *Sanidad*, *Faros y Fondeadero*.

14. El conocimiento de las causas que se formen para averiguar la lejitimidad de la arribada corresponden á la jurisdiccion de marina segun lo establece el art. 3, tit. 6, Ord. de Mat. (2), y una vez fenecidas deben archivarse en la comandancia de marina á tenor de lo dispuesto en el art. 18, tit. 1 de las mismas (3). V. *Naufragio*.

(1) Art. 280. No se permitirá recalar en ningun puerto, playa ó fondeadero no habilitados, buque alguno que proceda del estranjero.

Los empleados de la Hacienda pública cuidarán del exacto cumplimiento de este artículo, obligando á los capitanes de los buques á hacerse inmediatamente á la vela.

Art. 281. Si en casos estraordinarios de temporal ó avería fondeare en los puertos ó calas algun buque con cargamento de mercancías estranjeras, se le facilitarán los ausilios de hospitalidad, sin perjuicio de tomar las disposiciones necesarias para asegurar los intereses nacionales.

Se adoptarán asimismo las medidas convenientes para que, despues de haber recibido los socorros necesarios, sigan los buques su viaje, y no permanezcan anclados, valiéndose de todos los medios que estén al alcance de los empleados, hasta el de la fuerza armada.

Art. 282. Los empleados de aduana que autoricen ó consientan la descarga de alguna parte de las mercancías que lleven los buques, en puerto no habilitado para la clase de comercio que hagan, fuera de los casos y con las formalidades prescritas en los dos artículos siguientes, además de ser separados inmediatamente de sus empleos, quedarán sujetos á responder en juicio de su delito de infidelidad.

Art. 283. Si por arribada forzosa entrare algun buque en puerto no habilitado de importacion, el capitan deberá presentar el manifiesto prescrito por regla jeneral, y no se admitirá en él rectificacion alguna.

Los individuos del resguardo impedirán la entrada y salida de cualquier efecto en la embarcacion.

Si para reparar averías ó para reponer el rancho, pidiere el capitan que se le permita la descarga y venta de algunas mercancías, precisamente de lícito comercio, se lo concederá el administrador de la aduana, despues de presentada la correspondiente declaracion del consignatario; observándosetodas las reglas establecidas para el despacho, con el debido adeudo de derechos de arancel. *Ord. de Aduanas de* 10 *setiembre de* 1857.

(2) Art. 3.°. A la jurisdiccion militar de marina corresponden las materias de pesca, navegacion, presas, arribadas y naufrajios; el cuidado, fomento y conservacion de los montes de marina con el juzgado de este ramo, como está mandado, y previene su ordenanza; todo lo relativo á la seguridad y limpieza de los puertos, valizas y linternas, ó construccion de muelles, y á las fábricas de armas, de jarcias, lonas, betunes ó cualesquiera otros efectos para servicio de mi Armada, aun establecidas en poblaciones mediterráneas. *Tít. 6.°, Ord. de Mat.*

(3) Art. 18. Véase la nota 1 páj. 71.

ARROJAR ESCOMBROS. La limpieza y seguridad de los puertos exije que se considere cual delito un hecho de esta naturaleza el que se castiga con multa así por las Ord. gen. de la Arm., conforme es de ver del art 137 y siguientes tít. 7, Trat. 5 y otros varios como por el 36 tít. 14 de las de Matrícula (1).

ARSENALES. Lugares cerca del mar, donde se fabrican, reparan y conservan las embarcaciones y se guardan los pertrechos y jéneros necesarios para aplicarlos á las mismas.

1. El conocimiento de los delitos cometidos en los arsenales pertenece á la jurisdiccion de marina segun se esplica en la voz *Jurisdiccion*.

2. Por la pragmática de 12 de marzo de 1771 se estableció que los reos condenados á la pena de galeras la sufrieren en los arsenales, donde por los años de su condena se les destinara á los trabajos penosos de bombas y demás maniobras ínfimas, atados siempre á la cadena de dos en dos. Esta pena ha dejado de pertenecer á las civiles desde la publicacion del Código penal en que no la establece, pero consideramos pudiera aplicarse en aquellos casos en que la lejislacion militar la impusiera, para lo cual puede tenerse presente la Real órden de 29 de abril de 1834 (1) en que se declaró no hallarse derogada.

3. La marina que sin hallarse destinada al servicio de los arsenales estuviere desembarcada en ellos á tenor del art. 184, tít. 1, trat. 5, Ord. gen. de la Armada (2) está bajo el propio réjimen de policía y penas que en los bajeles. La destinada al servicio especial de los mismos

(1) Art. 36. Igual pena recaerá sobre los que arrojasen escombros ú otros efectos sumerjibles que puedan perjudicar el fondeadero, y sobre los que lastraren ó deslastraren sus embarcaciones con inobservancia de lo que el capitan del puerto les hubiere prevenido en el asunto y sin su correspondiente licencia: de la cual necesitarán tambien para dar de quilla, foguear sus fondos ú otras maniobras esteriores de posicion y movimiento. *Tít. 14 Ordenanzas de Matrícula.*

(1) Ministerio de la Guerra.—Al capitan general de Valencia digo con esta fecha lo que sigue.—Enterada la Reina de un oficio del antecesor de V. E. de 14 de julio de 1831 consultando si la condena de arsenales debe quedar derogada por la Real órden de 23 de marzo de 1829, relativa á que los reos militares cumplan sus condenas de presidio en el de Ceuta y Tarifa, se ha servido resolver conforme con lo espuesto por el Tribunal Supremo de Guerra y Marina que no se haga innovacion alguna sobre el particular hasta que se publique el nuevo reglamento de presidios. De Real órden lo traslado á V. S. para conocimiento de ese Supremo Tribunal consecuente á su acordada de 24 del corriente. Dios guarde, etc. Madrid 29 de abril de 1834.—Zarco.—Sr. etc.

(2) Art. 184. La marinería desembarcada en arsenales estará bajo el propio réjimen de policía y penas de su infraccion que en los bajeles: ordenada en ranchos con brigadas proporcionadas á su número, encomendadas á contramaestres, y cuidada y vijilada en todas materias como queda prescrito al cargo del segundo comandante del arsenal como oficial de detall de los ramos marineros de aquel sitio:

está sujeta á disposiciones tambien especiales que determinan las leyes que vamos á transcribir.

4. Para que estas penas obliguen á la marinería empleada en arsenales cuando llegue á la capital del departamento, se les leerá y hará saber las ordenanzas penales, y despues se ejecutará con la frecuencia posible, y precisamente todos los domingos en su cuartel antes de la misa, para asegurar la obediencia, de que se sigue el réjimen, y con este la economía en la asistencia á los trabajos y demás precauciones que debe haber en el arsenal, advirtiéndoles que por ellas han de ser juzgados y castigados. *Ord. de Arsenales, tít.* 9, *art.* 308.

5. Además de lo que previene este artículo de la Ordenanza de Arsenales, en el art. 40 del Real decreto de 29 de octubre de 1785 se dispone (que bajo de esta misma voz se copia mas adelante) que se lean las leyes penales á todos los que entren de nuevo en los arsenales, y se fijen en los parajes públicos de ellos, para que nadie alegue ignorancia.

6. Las penas establecidas dentro de los arsenales son las siguientes, que establece la Real órden de 4 de enero de 1775.

7. Que para evitar los abusos introducidos, se prohibiese por bandos sacar astillas (cuyo aprovechamiento permite á la maestranza el artículo 248 de la Ordenanza de ingenieros) de otro modo que tomándolas debajo del brazo en los dias de cada semana, que el mismo artículo previene, apercibiendo á los que contravengan de que serán tratados como malversadores de la Real Hacienda (3).

8. Que si despues de las horas de trabajo se encontrase de noche algun operario á bordo de los navíos de la Dársena, ó se justifique haber quedado en uno de ellos, se le pondrá por dos años á la cadena de aquel arsenal, ó mayor pena, segun las circunstancias del caso; y si es de dia, será el castigo á proporcion de la culpa.

9. Que tambien se destinará á presidio por el tiempo que resulte proporcionado, á quien habiendo sido desterrado por el Comandante general vuelva allí sin permiso durante el término de la sentencia.

10. Que se destine tambien á presidio con cadena por dos años al que despues de habérsele despedido para siempre de las obras de los arsenales, se le encuentre empleado en ellas (4).

11. Bajo la misma pena tendrán los capataces obligacion de pasar revista á los trabajadores de sus cuadrillas cuando vuelvan á tierra de

sin escusarse la formalidad de listas de ropa de faltos y enfermos, su depósito á cargo de algun contramaestre á quien se facilite cuarto ó pañol á propósito en el cuartel ú otro paraje, y de almonedas de las ropas de desertores como aquí se establece. *Tít.* 1, *trat.* 5, *Ord. generales de la Real Armada.*

(3) Véase el artículo 33 del decreto de 29 de octubre de 1785, núm 51 de esta voz arsenales.

(4) Véase sobre esto el artículo 12 de dicho Real decreto, que se copia en el número 30.

aquel trabajo, dando cuenta de los que faltasen al ayudante ú oficial de guardia.

12. En 23 de octubre de 1776 con motivo de haber hallado en el arsenal del Ferrol ocultos cuatro presidiarios, que por medio de un agujero abierto en la pared del mismo arsenal tenian concertada su fuga, á consulta del Consejo de Guerra mandó el rey que á semejantes delincuentes se impusieren las penas siguientes:

13. Todo operario ó cualquiera otro individuo que pasadas las horas de trabajo de arsenales se quedare dentro de ellos, sufrirá por este solo hecho la pena de un año de presidio con cadena en los mismos; y si fuere de noche y se le hallare oculto, se doblará esta pena, y aun se estenderá hasta la muerte á proporcion de la gravedad del intento en que se averigüe haberse quedado.

14. Si los que así se hallaren fuesen presidiarios, serán castigados con cien azotes, y el recargo de un año mas de presidio sobre los de su condena; si para el intento de mejor ocultarse y hacer fuga rompieren pared, tapia, techo ó tablado de almacen, obrador, casilla de herramientas ú otras semejantes, se le doblará dicha pena, y en caso de comprobarse que su idea tenia objeto de mayor gravedad, se aumentará á proporcion hasta la muerte.

15. Pero en este último caso de pena capital manda S. M. se consulte al Consejo Supremo de Guerra con remision de autos antes de ejecutar la sentencia; cuya Real órden se circuló á los tres departamentos.

16. Sobre los reincidentes en faltas de la maestranza de arsenales, véase *Reincidencia*.

17. Por Real decreto de 29 de octubre de 1785 se sirvió el Rey establecer en sus reales arsenales de marina las penas siguientes:

18. El Rey. Conviniendo que las maestranzas de mis reales arsenales de marina tengan reglas uniformes para su gobierno, pues por esta falta se han seguido notables perjuicios á mi real servicio; he resuelto que en adelante se observen inviolablemente las que prescriben los artículos siguientes bajo las penas que en ellos se determinan.

19. Art. 1.° Al toque de campana se presentarán las maestranzas para ser revistadas en los sitios señalados, manteniéndose unidas y próximas á las casillas cada brigada ó trozo á la parte opuesta de la direccion que han de tomar para ir á sus destinos, pasando por delante del revistador, y respondiendo en voz alta el que fuere llamado para evitar la confusion; y si alguno respondiere por otro, será castigado con la pérdida de los jornales vencidos, y se conformará sin oposicion cuando el revistador no le abone por haber llegado tarde, bajo la pena de seis dias de calabozo, doce por la segunda vez, y en la tercera será despedido para siempre del servicio, pasando noticia á los otros departamentos el injeniero comandante para que en ninguno pueda ser admitido.

20. Art. 2.° En igual pena incurrirá el maestro mayor, capataz ó

cabo que hallándose determinadamente á su cargo algun obrador brigada de maestranza, cuadrilla de peones ó marineros no se mantengan con su jente todo el tiempo que gaste en pasar las revistas diarias, advirtiendo las faltas de sus individuos, y ordenándoles para evitar confusion, guardar silencio, y cuanto conduzca á la buena policia; debiendo advertirse para inteligencia de todos, que las penas pecuniarias ó arrestos que se establecen en esta ordenanza, deben doblarse á la segunda falta, y en la tercera por punto jeneral ser despedidos de mi servicio los que las cometan, pudiendo en algunos casos, segun las circunstancias del esceso y del sujeto, proceder desde la primera ó segunda vez á despedirlo.

21. Art. 3.° Concluida la revista de cada brigada ó trozo, la conducirá el maestro mayor, capataz ó cabo al sitio de su destino, para que sin dilacion emprendan el trabajo á que estuvieren destinados; y si notasen morosidad ó estravío de alguno, darán parte al injeniero de detall de esta falta, para que al individuo perezoso se le descuenten seis jornales.

22. Art. 4.° Si algun individuo de maestranza empleare el tiempo del desayuno ú otro que se le conceda de descanso en hacer obras particulares, se le descontarán por la primera vez seis jornales, pagando además el importe de la pieza que para este fin haya malversado.

23. Art. 5.° Deberán mantenerse constantemente los operarios en el trabajo, y no ausentarse de él sino en las precisas urjencias de beber, amolar las herramientas, etc., para lo cual obtendrán licencia del capataz; pues si lo hicieren sin ella, se les descontarán seis jornales; y aun con esta sufrirán la misma pena si se les halla estraviados del camino por donde deban ir á estas urjencias, sin que les sirva de pretesto llevar la herramienta en la mano, ni otras disculpas que aleguen.

24. Art. 6.° Dependiendo el adelantamiento de las obras y su perfeccion de la obediencia á los maestros mayores, capataces y cabos, deberán los operarios ejecutar ciegamente las que les señalen; pues si se justificare haberlo resistido, serán castigados con descuento de diez jornales; pero en el caso de faltarles al respeto, volviéndose contra alguno de los superiores, maltratándole de palabras ú obras, se le despedirá del servicio con pérdida de todos sus haberes vencidos, prision por el espacio de diez dias, ó mayor castigo, segun las circunstancias; pero si se sintiesen agraviados del procedimiento de los maestros ó capataces, podrán esponer sus quejas al injeniero de detall, para que informando al comandante lo que hubiere averiguado, les imponga á dichos maestros mayores ó capataces la misma pena que corresponde al operario si injustamente le hubieren acusado.

25. Art. 7.° Siempre que hubiere en alguna brigada, cuadrilla ú obrador individuos que perturben el buen órden de los trabajos, escandalizando con palabras deshonestas ó murmuraciones, ocupándose

en poner sobrenombres ó apodos á otros, indisponiendo los ánimos, y escitando á quimeras, enemistades ú otras perjudiciales consecuencias, serán despedidos para siempre de mis reales arsenales con pérdida de sus haberes devengados.

26. Art. 8.° Los maestros mayores, capataces ó cabos pasarán diariamente una revista á los operarios de sus brigadas, cuadrillas y obradores en el acto del trabajo, observando la efectiva asistencia de cada uno en el destino señalado; y si vieren que alguno falta ó está parado, darán puntual noticia al injeniero del detall, como tambien si hallaren entre sus brigadas ú obradores individuos que no fueren de ellas, introducidos con frívolos pretestos para escusar el trabajo, quedando sujetos unos y otros por este hecho á perder ocho jornales; y para que haya una regla jeneral sobre seguir los trabajos sin intermision, mando, que siempre que las maestranzas con el fin de descansar permanecieren ociosas mas tiempo que el que requiere el preciso intermedio para respirar de la fatiga, sufran la pena declarada en este artículo, quedando al cuidado de los capataces hacer que sus súbditos trabajen con la actividad que corresponde; pues como intelijentes deben conocer los límites del descanso; y si no lo hicieren así, cuidando con el mayor celo que no defrauden los operarios con su omision el jornal que gozan, serán descendidos de su clase, y sufrirán tambien el descuento de ocho jornales.

27. Art. 9.° Tendrán especial cuidado los capataces si algun individuo por falta de herramienta, oportuna intelijencia ó poco cuidado deteriora ó inutiliza la pieza de madera ó de otra especie que esté trabajando, para que dando parte al injeniero que corresponda, le descuente de sus jornales el justo valor del daño que haya causado por por su ineptitud ó descuido; y no correspondiendo su suficiencia al que disfruta, se le descienda á la clase y jornal á que se halle acreedor.

28. Art. 10. Para cortar de raiz el abuso introducido en las cuadrillas de peonaje, ocupándose muchos de estos jornaleros en hacer calzados, escobas, capazos y otras obras de esta clase, darán los capataces ó cabos noticia al injeniero del individuo que incurra en esta falta, y por ella se le descontarán diez jornales, y despedirá para siempre.

29. Art. 11. Habiendo intentado en algunas ocasiones los operarios de maestranza ó peonaje introducir fraudulentamente para los trabajos sujetos en quienes no concurre la precisa aptitud, intelijencia, edad, robustez y disposicion para devengar el jornal, presentándose al detall en los oportunos tiempos de admisiones, finjiendo los nombres de los ineptos, y respondiendo por ellos; procederá el injeniero del detall á inspeccionar cada mes las brigadas, obradores y cuadrillas para asegurar si hay alguna contravencion en esta parte, en el concepto de que averiguada la transgresion, se despedirá al autor de ella, y al inú-

til colocado por su causa, descontándose á ambos todos los jornales devengados.

30. Art. 12. Las mismas penas sufrirán los operarios que habiendo sido despedidos de alguno de mis arsenales por delitos criminales ú otros de los contenidos en estas leyes penales, facilitaren su admision, mudándose nombre, apellido ó lugar de su nacimiento, imponiéndoles además la de arresto ú otra mas grave segun la entidad del caso y medios de que se hayan valido para lograr su intento.

31. Art. 13 Estando muy introducido en las maestranzas fumar tabaco en los obradores, ó sobre las piezas de madera, astillas, y otras materias combustibles que abundan en los arsenales, de lo cual pueden resultar incendios en gravísimo daño de mi real servicio, dará parte el capataz ó cabo siempre que lo observe en alguno, para que se le castigue con prision de ocho dias en el calabozo, y descuento de ocho jornales por la primera vez.

32. Art. 14. El operario que dentro de los arsenales riñere con otro levantando la mano, y dándole algun golpe con herramienta ó palo, de modo que resulte herida leve ó contusion, sufrirá la pena de ocho dias en el calabozo, y el descuento de ocho jornales, á favor del ofendido, aunque hubiere sido insultado, y perderá la razon que tuviere, mediante á que la satisfaccion de agravios debe intentarse esponiéndolos al injeniero comandante.

33. Art. 15. Si algun individuo de maestranza despues de tocada la campana para cesar el trabajo, dejase fuera de las casillas herramientas, herrajes, aparejos ú otros utensilios de su cargo, se le descontarán seis jornales: y si se advirtiere verdaderamente la falta de alguno de ellos, pagará además el duplicado valor que se le considere; pero si el jénero ó pertrecho fuere destinado para fines del servicio en ejercicio constante, y de tal clase que no convenga ponerlo en custodia, como castañuelas, aparejos de suspender, vientos de cabria, etc., no se le hará cargo de la falta.

34. Art. 16. Cualquiera operario que viole las cerraduras de los cajones donde se guardan las herramientas de la maestranza, estrayéndolas furtivamente de ellos, ó en los trabajos robare á algun compañero ropa, ú otra alhaja, se le tratará y juzgará como á reo criminal en los términos que se prescribe en el art. 32 de esta ordenanza.

35. Art. 17. Debiendo tener las maestranzas la mas estrecha subordinacion y respeto á los injenieros, de quienes dependen, se conformará sin réplica con sus disposiciones cuando sean nombradas para embarques, comision de montes, señalamiento de jornal, abono, duracion de horas en la labor ú otro semejante precepto, obedeciendo ciegamente sin prorumpir palabras, ni hacer acciones que manifiesten desprecio, ó falta de respeto: y si tuvieren lejítima causa para escusarse, la espondrán con la moderacion que es debida; pues de lo contrario

serán despedidos de mi real servicio, en el concepto de que si la entidad y circunstancias del delito fueren tales que exijan mayor castigo, se les aplicará la pena que corresponda para correccion de los demás, segun los motivos que hayan dado con sus jenios incorrejibles, y faltas anteriores, pudiendo llegar á términos de que se les juzgue, segun lo manda el artículo 32 como criminales.

36. Art. 18. Repitiéndose frecuentemente con atraso de mi real servicio las faltas de dias, y aun de meses que suelen hacer los individuos de maestranza para ocuparse por sus propios intereses en trabajos de particulares, cohonestando estas faltas con presentar certificaciones de médico de haber estado enfermos, prohibo se admitan como válidas, á menos que el operario que efectivamente haya padecido enfermedad no hubiere avisado luego que se sintió indispuesto á su maestro mayor, capataz ó cabo para que lo participe al injeniero del detall, sin cuya precisa circunstancia quedará despedido de mi real servicio, poniéndosele en su asiento la correspondiente nota.

37. Art. 19. El individuo de maestranza que fuere nombrado por su comandante para hacer campaña, deberá ejecutarla sin repugnancia; y si por haber enfermado antes de la salida le fuere forzoso desembarcarse, irá precisamente al hospital real á curarse con la baja que corresponde y hará constar por certificacion del médico ó cirujano que le asista, estar imposibilitado de continuar la campaña; y el que así no lo practicare, será despedido de mi real servicio para siempre con pérdida de todos sus haberes vencidos en el arsenal y buque en que tuvo su destino.

38. Art. 20. Ningun operario dejará el trabajo hasta el toque de campana, sin que le sirva de pretesto haberse anticipado para guardar sus herramientas; pues esto debe cuando se haga la señal correspondiente; y al que así no lo practique, se le descontarán doce jornales.

39. Art. 21. Para evitar el abuso de tener empleados operarios de crecido jornal, los maestros mayores, capataces, etc., sin conocimiento de los injenieros, en destinos ajenos de su instituto, faltando á su primitiva obligacion, de que resulta notable atraso en las obras con perjuicio de mi real servicio; mando que el que lo ejecute sea descendido á la clase inmediata, y al operario que le obedezca en este caso, se le descuenten doce jornales de su haber por la primera vez; y si reincidiere, sea despedido del servicio; y lo mismo deberá practicarse con los capataces y cabos que comisionen á cualquiera individuo de sus brigadas, cuadrillas y obradores para suministrar agua, respeto estar ya previsto este ausilio por los respectivos jefes.

40. Art. 22. Siendo la única y peculiar obligacion de los maestros, capataces y cabos cuidar del adelantamiento de las obras, direccion de los trabajos, prevencion de sus materiales, y demás anexo á este encargo, no deberán mezclarse en hacer contratos con los operarios, fa-

cilitarles algunas cantidades con el título de ganancia, percibir parte de los jornales de los aprendices, tener en los obradores depósitos de dinero destinados para la fiesta de algun santo, hacer para los mismos fines algunas rifas de albajas, ni presentar capachas en los dias de pagamento para exijir limosnas, pues todos estos son abusos que absolutamente probibo, y motivos para que los operarios se distraigan de sus respectivas obligaciones, y cesen en las obras todo el tiempo que duran estas operaciones: lo mismo se ha de entender con los obreros que se ejerciten en estos particulares; y si se averiguare contravencion en cualquiera de estos puntos, serán castigados unos y otros con el descuento de diez jornales, ó mayor pena segun la entidad del caso.

41. Art. 23. Ningun individuo de maestranza podrá separarse del trabajo para representar quejas, ni agravios al injeniero comandante ó de detall, ni practicar otras solicitudes personales; pues esto deberán ejecutarlo en las horas de descanso; y al que incurra en esta falta (aun cuando para ella haya obtenido licencia de sus capataces) se le hará el de jornales, prevenido en el artículo 20.

42. Art. 24. Si no obstante las prevenciones del artículo primero de estas leyes para el buen órden que ha de observarse en las listas diarias se notare que algun operario en la revista de pagamento responde por otro, cobrando indebidamente los jornales que no le pertenezcan, devolverá la cantidad que hubiere recibido, será puesto al arresto por ocho dias, y se le despedirá del servicio; y el que interrumpiere el órden con palabras, ú otras acciones impropias del respeto que merece aquel acto, será arrestado y despedido, si reincidiere.

43. Art. 25. Concluidas las revistas de los pagamentos procurarán los maestros mayores, capataces y cabos dirijir sus individuos en los trabajos, sin permitir se estravien ni retarden en volver á emprenderlos; pues por esta falta sufrirán los maestros mayores, capataces, cabos, etc., la pena de quedar reducidos á simples operarios, como inútiles para mandar y hacerse obedecer; y á los que se estraviasen, se les descontarán doce jornales.

44. Art. 26. No permitirán los maestros y capataces de las fábricas de jarcia y lonas, que sus operarios ó aprendices se separen de sus respectivos talleres hasta la hora establecida en que hayan de retirarse á sus casas, lo mismo se entenderá en los trabajos que se hacen por tareas para precaver de este modo los daños que orijinan fuera de la vista de sus inmediatos superiores; de forma, que si se notare en los maestros ó capataces, desidia, tolerancia ó disimulo, serán estos castigados con el descuento de diez jornales, y aquellos con los escudos que pertenezcan á diez dias de su respectivo goce; y mando á los dichos maestros mayores, que cuando dirijan juntos á sus individuos con el paso que es costumbre, reconozcan antes de salir de los arsenales si se ha introducido algun operario que no sea de las fábricas; y si lo advirtieren le

impedirán la salida, dando parte inmediatamente, pues de lo contrario sufrirán el descuento prescrito en este artículo.

15. Art. 27. Los capataces de hiladores y rastrilladores cuando se separen ó falten al trabajo los operarios por algun incidente, darán precisamente parte al injeniero, noticiando el estado en que quedó la obra ó tarea ó la porcion del cáñamo que existe para poder conocer si hay falta de este jénero; y no ejecutándolo se les castigará con la pena que declara el articulo antecedente.

16. Art. 28. Finalizadas las piezas de tejidos, deberán los mismos operarios que las han trabajado conducirlas al sitio destinado para medirlas, y enterados del número de varas, las llevarán al almacen jeneral para hacer la efectiva entrega; y antes de principiar otra tela presentarán al maestro mayor la pua, peines, y todo el despojo sobrante de la antecedente, pues por la desidia de no acudir por tramas, echan mano á la que les quedó, mezclándola con otra clase, de que resulta hacerse malos tejidos, y si no lo practicaren sufrirán el descuento de seis jornales.

17. Art. 29. Estando comprendidos en la clase de maestranza los maestros mayores, contramaestres y ayudantes de construccion, y debiendo por su instituto y empleo dar ejemplos á los demás operarios sus inferiores, se presentarán á sus destinos á los toques de campana, permaneciendo en los trabajos, hasta que se haga señal para dejarlos, y solo por indisposicion ú otro motivo muy forzoso podrán separarse de los trabajos, y salir de los arsenales, en cuyo caso manifestarán al injeniero el incidente para que se lo permita, dándoles por escrito la licencia correspondiente, porque de otro modo se les castigará con el descuento de seis escudos; y en caso de reincidencia los despedirá del servicio el injeniero general (á quien solo compete), precedido el aviso, que al efecto le comunicará el injeniero comandante del departamento; y en uno y otro caso se anotará en sus asientos.

18. Art. 30. En los exámenes que practiquen los maestros mayores y contramaestres de construccion por órden del injeniero para informar de la suficiencia de los operarios admitidos en las vacantes sin jornal determinado, procederán con legalidad y pureza, sin faltar á la verdad; pues de esto se sigue el estar los arsenales con crecido número de inhábiles, y por la falta de esta observancia se les considerarán comprendidos en la pena prevenida en el articnlo anterior; ó mayor, si se justificare haber sido sobornados, pues en este caso quedarán desde la primera vez despedidos del servicio.

19. Art. 31. Dependiendo principalmente la reforma de tantos abusos, daños y faltas que cometen las maestranzas en órden á los trabajos y necesaria economía de la fidelidad y vijilancia de los maestros mayores, capataces y cabos, que como mas inmediatos en la asistencia de ellos tocan mas de cerca los defectos de sus individuos, deberán dar luego parte al injeniero de todos los que advirtieren en los operarios.

con particularidad de los esplicados en estas leyes penales; y de no ejecutarlo con puntualidad, aplicándose cada uno á la exacta investigacion de ellos, se les despedirá para siempre de mi real servicio.

50 Art. 32. Cuando alguno de los individuos de maestranza destinados en mis arsenales cometiere en ellos sobre los trabajos delitos criminales, procederá el injeniero de detall á su arresto, y al de los demás que resultaren cómplices, dando parte al capitan general del departamento, que es á quien privativamente pertenece el conocimiento de tales causas, como jefe principal de la jurisdiccion de marina en los espresados arsenales.

51. Art. 33. El operario que al salir de los arsenales estrajere baston, palo, ó astilla, por pequeño que sea, se arrestará en la misma puerta, dándose parte al injeniero para que le haga descontar un jornal por cada vez que incurriere en ello; pero si el operario por razon de inválido le fuere preciso el baston ó muleta, obtendrá por escrito el permiso del comandante de injenieros, con cuyo requisito le será licito su uso.

52. Art. 34. Igual castigo sufrirá el operario á quien se le encuentre en la salida de los arsenales cualquiera pieza de herramienta, aunque sea suya por chica que sea y urjente el motivo que preteste para ello; pues cuando le tenga con lejitimidad, podrá estraerla en fuerza del pase que señala la ordenanza.

53. Art. 35. El maestro mayor, capataz ó cabo á cuyo cargo esté un ramo de obra que empleare mas de un individuo en solicitud de las maderas, hierros ó cosa semejante, que ha de surtir á los demás para la fábrica de un bajel en construccion, carena, taller, obrador, etc., será castigado con el descuento de quince dias de su respectivo haber; pero si fueren tales las circunstancias de estraordinaria actividad, número crecido de trabajadores ó dificultad de verificar el apresto de dichos materiales, podrán estenderse á mas número, precediendo papeleta del injeniero á la comisaria, que especifique estos motivos, y en cesando han de tomar las herramientas los tales operarios.

54. Art. 36. Si en las construcciones ó carenas se estropearen algunos individuos, de forma, que puedan trabajar en hacer cabillones, toxinos, espiches ú otras menudencias necesarias á las mismas obras, podrán los maestros mayores, capataces ó cabos ocupar en estas manufacturas á esta clase de individuos mientras obtienen sus inválidos; pero si se notare abuso en esta práctica, ya porque los individuos lastimados no pueden hacer este trabajo, ó porque muchos haraganes tomen este efujio para estar sentados á cubierto, y ociosos, se impondrá al maestro mayor, capataz ó cabo encargado de la obra el descuento de diez dias de su haber por cada individuo que haya destinado en estos términos.

55. Art. 37. Aunque la imposicion de las penas que señalan estas

leyes es privativa del comandante de injenieros del departamento, avisado de sus subalternos, y que por su ejemplo debe aplicar todo esmero en su observancia, no obstante, como quiera que á todos debe rejir el mismo espíritu de celo por mi real servicio, doy facultad al subinspector de arsenales, al comandante propietario de ellos, al comisario de astillero, al de depósitos y fábricas, y al interventor de mi real Hacienda para que puedan imponer las penas aquí señaladas á todos los individuos de maestranza á quienes comprenden, con la precisa obligacion de comunicarlo por escrito al detall de injenieros, para las notas que han de fijarse en los asientos y gobierno particular de los trabajadores.

56. Art. 38. El Oficial de guerra que tuviere comision en el arsenal, y los del Ministerio con igual motivo, que vieren á los individuos de maestranza de las clases espresadas, así mayores, como subalternas, cometer faltas contra lo prevenido en los anteriores artículos, mandará arrestar al contraventor, pasando noticia al injeniero del detall del arresto por la falta cometida: el injeniero le contestará á continuacion en el papel de aviso que le haya dado con su firma entera de quedar enterado; y el oficial que imponga la pena pasará el citado papel al comisario á quien corresponda, á fin de que lo note y no haya altercados al tiempo de las confrontaciones de jornales: el oficial dará parte á su jefe despues que haya practicado lo antecedente, para que este pueda examinar si el operario ha sido justamente castigado con arreglo á estas leyes: el comisario dará una certificacion del parte que reciba del oficial, para que en todo tiempo pueda averiguarse si se llevó á debido efecto el castigo; y en caso de que se haya faltado á la imposicion siendo justa, mando al que le haya embarazado se le descuenten cuatro meses del sueldo que disfrute, si los tuviere devengados, ó los primeros que devengare, sin otro recurso que el de la via reservada de marina; debiendo ser de la inspeccion del comandante del buque y sus subalternos (en los bajeles armados á donde vayan á trabajar las maestranzas) celar que cumplan con sus obligaciones, é imponerles las penas que señalan estas leyes en las infracciones referidas en ellas, arreglándose para su verificacion á lo que espresa este artículo.

57. Art. 39. Cuando fuera de mis arsenales ó departamentos sea necesario ocupar algunos operarios en obras de mi servicio, estarán sujetos á estas mismas leyes penales, con referencia al oficial injeniero, contramaestre ó maestro mayor que los mande, y al comisario ó interventor de la real Hacienda que corra con la cuenta y razon de dicha empresa.

58. Art. 40. Todas las penas impuestas en estas leyes obligan desde su publicacion dentro de mis reales arsenales, quedando en su fuerza y vigor las anteriores ordenanzas y órdenes por los demás delitos no espresados; y de cuanto comprenden, se enterará á todos los individuos

de maestranza, leyéndoselas á los que entraren de nuevo, y fijándolas despues de su notoriedad en los parajes mas públicos de ellos, para que ninguno pueda alegar ignorancia. Tendréislo entendido, y espedireis las órdenes correspondientes para su cumplimiento. Señalado de la real mano en San Lorenzo á 29 de octubre de 1785.—A D. Antonio Valdés.

59. Estas penas comprenden tambien á los operarios que se emplean fuera de los arsenales ó departamentos, como está prevenido en el artículo 38 del Real decreto anterior; y á consecuencia de esto se declaró por órden de 19 de diciembre de 1785 (5) comprendian á los operarios que se hallaban empleados en los trabajos de los montes de Aranda de Duero en contestacion á una pregunta que sobre esto hizo el injeniero encargado de aquellas obras.

60. En 1848 se formó un cuerpo militar para custodia de los arsenales bajo título de Guardia de Arsenales, y para su gobierno se publicó un reglamento en el que se leen las disposiciones penales siguientes:

61. Art. 12. Todos los individuos de estas secciones estarán sujetos á las ordenanzas de la Armada, y serán considerados para sus penas, premios y retiros como sus respectivas clases de artillería de marina, debiendo percibir los últimos, con arreglo á los sueldos que les señala este reglamento.

62. Art. 13. Las faltas que cometan serán castigadas con el mayor rigor la primera vez, y si reincidiesen serán despedidos del servicio sin derecho alguno, á no ser que mereciesen mayor castigo. Además de las faltas reprimibles en la milicia, se considerarán graves de la tibieza en el cumplimiento de las obligaciones de su instituto, el poco celo é interes por la conservacion de los efectos que encierran los arsenales, muy especialmente los confiados á su custodia, el no dar aviso de cualquier desórden que noten ó llegue á su noticia, como igualmente si viesen desde su puesto medir con cuerda, pasos ó de otro modo alguna parte del arsenal, hacer apuntaciones, sacar dibujos sobre cualquier materia ó en las paredes, observar con anteojo, contar ó medir la artillería. *Reglamento para la guardia de los arsenales*, *aprobado por S. M. en 15 de marzo de 1848.*

(5) El injeniero D. Diego Contador, encargado de los trabajos que se ejecutan en los montes de Aranda de Duero, preguntó en 14 de diciembre de 1785, si los operarios que se empleaban en aquellos trabajos deben gozar de las ventajas que previene el real Monte Pio de 17 de setiembre de este año, y si les comprenden los castigos de las leyes penales de 29 de octubre del mismo, y se le respondió con la órden siguiente:

Contesto á la carta de V. de 14 del corriente, previniéndole, que todos los que sean operarios del departamento están comprendidos en las gracias del Monte Pio, é inválidos; pero todos deben en jeneral estar sujetos á las leyes penales. Dios guarde, etc. Madrid 19 de diciembre de 1785.—Antonio Valdés.—Señor D. Diego Contador, injeniero hidráulico encargado de los trabajos de Aranda de Duero.

ASEGURACION. Dase este nombre al contrato por el cual mediante cierto precio convenido se obliga uno á reparar las pérdidas ó daños que por efecto de determinados casos fortuitos sufran las cosas de otros. A veces dos ó mas personas espuestas á los mismos peligros, se aseguran mutuamente; entonces contraen una especie de seguro que sin poderse llamar sociedad tiene alguna de sus formas. Un contrato de esta especie puede estenderse á todas las hipótesis en que hay riesgos que correr, así es que se vén seguros contra el incendio, granizo, contra los peligros de los trasportes hechos por tierra, y contra los riesgos del mar. Los mas frecuentes, y que forman el esclusivo objeto de esta obra, son los seguros marítimos.

1. Puede ser objeto de seguros todo lo que está espuesto á perderse ó deteriorarse por efecto de accidentes maritimos, y puede serlo en todo ó en parte; asi podrá asegurarse el cargamento sin la nave ó al contrario y tambien una sola parte de aquel. *Art. 848, 849, 850 Cód. de Com.*

2. Puede hacerse el seguro en tiempo de paz y en tiempo de guerra en cuyo último caso aumentando los riesgos es tambien justo aumente el premio, sin embargo, si asi no se ha estipulado no tendrán derecho á ningun aumento los aseguradores, si contratado el seguro en tiempo de paz sobreviniese despues la guerra, ni tampoco á disminucion los asegurados en el caso contrario. *Art. 849 Id. V. Asegurado, art. 3.*

3. Tambien se puede contratar para el viaje de ida y vuelta ó por uno de ambos, y por todo el viaje ó por un plazo limitado cual fueran los veinte primeros dias de navegacion, ó bien por un tanto al mes ó hasta cierto punto. *Art. 849 Id. V. Asegurador art. 8.*

4. El asegurador puede hacer reasegurarse por otros los efectos que él hubiese asegurado, pues no hay razon para quitarle este medio de libertarse de los riesgos que corre, y el asegurado por el contrario puede hacer asegurar el costo del seguro, esto es, la prima y tambien el riesgo que puede haber en la cobranza de los primeros aseguradores. *Art. 850 Id.*

5. El objeto de los seguros es evitar daños pero no hacer lucros, así que el valor de las mercaderías aseguradas debe fijarse por el que tengan en la plaza donde se cargan; y no solo esto, sino que juzgando la ley que en ciertos casos es poca garantía la pérdida de los lucros, exije que en el seguro de las naves se deje un quinto de su valor á cargo y por cuenta del asegurado, deducidos los préstamos á la gruesa sobre ella, para que el capitan como á delegado del naviero tenga por la conservacion de la nave un interés que no tuviera si la pérdida de esta perteneciese á personas estrañas, y por la misma razon los efectos propios del capitan y cargador que se embarque con ellos podrán asegurarse en solo nueve décimas partes de su justo valor, dejando el décimo por cuenta y riesgo de los interesados. *Art. 853, 854, 855, Id.*

6. En la póliza debe espresarse el valor que con arreglo á las bases

indicadas se hubiere dado á los efectos asegurados, lo cual servirá de presuncion legal para fijar la indemnizacion que deberán pagar los aseguradores, mientras por los medios legales no justifiquen haber habido fraude en la evaluacion, en cuyo caso se reducirá la responsabilidad á lo que procediere con arreglo á las bases sentadas en el artículo anterior. Si en la póliza no se ha espresado el valor de las cosas aseguradas se fijará por las facturas de consignacion, y en su defecto por el juicio de los corredores. *Art. 856 y 859 Id.*

7. Si el asegurado por error y no por dolo hubiese dado á sus jéneros mas estimacion de la debida, ya haciendo varios seguros, ya en uno solo, podrá pretender antes de que se conozca la suerte de la nave el que por convenio de las partes ó por juicio arbitral se reduzca á su lejitimo valor, abonando medio por ciento á los aseguradores sobre la cantidad que resulte de esceso; en la intelijencia que si son varios los seguros contratados los válidos serán los primeros hasta la concurrencia del valor verdadero de los efectos asegurados. *V. el art. 10. Art 857, 891 y 892 Id.*

8. Las valuaciones hechas en moneda estranjera se convertirán al equivalente de moneda del reino, conforme el aviso que tuviere en el dia en que se firmó la póliza, y los seguros hechos sobre los retornos de un pais donde no se haga el comercio sino por permutas se arreglará por el que tenian los efectos permutados en el puesto de su espedicion añadiendo los gastos posteriores, en caso que en la póliza no se hubiese fijado el valor de las cosas aseguradas. *Art. 858 y 860 Id.*

9. Es nulo el seguro contratado sobre los objetos cuya aseguracion está prohibida, que son. 1.° El flete del cargamento existente á bordo, pues el flete es ganancia y la aseguracion se halla admitida solo para evitar pérdidas. 2.° Las ganancias calculadas y no realizadas sobre el mismo cargamento por la razon indicada. 3.° Los sueldos de la tripulacion por considerarse asimismo utilidades aun que eventuales. 4.° Las cantidades tomadas á la gruesa, pues con respeto á ellas ningun riesgo corre el naviero; podrá no obstante mandarlas asegurar el prestamista por ser de su cuenta los riesgos. 5.° Los premios de los préstamos hechos á la gruesa, pues son la ganancia que espera el prestamista. 6.° La vida de los pasajeros é individuos de la tripulacion. 7.° Los jéneros de ilícito comercio. *Art. 885 Id.* El que asegurase jéneros de esta clase, además de la nulidad del acto incurre en las mismas penas que el contrabandista, conforme al núm. 9 del art. 18 del Real decreto de 20 junio de 1852.

10. Es nulo el seguro, por exijirlo así las reglas generales de todo contrato: 1.° Siempre que por el conocimiento de las cosas aseguradas, se hallare que el asegurador cometió falsedad á sabiendas en cualquiera de las claúsulas de la póliza, pues si fué solo error se procederá conforme á lo dicho en el art. 7. 2.° Si resulta que lo asegurado pertenece

á nacion enemiga ó que recae en nave habitualmente ocupada en el contrabando y que le sobrevino el daño por efecto de haberlo hecho. 3.° Si la nave tarda mas de un año en hacerse á la vela ó se dirije á otro punto del convenido. En los casos esplicados tiene derecho el asegurador al medio por ciento sobre la cantidad asegurada.

11. Es nulo el seguro por falta de riesgos en las cosas aseguradas; así cuando se ha hecho en tiempo en que el asegurado sabia la pérdida de los efectos ó el asegurador su feliz arribo al puerto de su consignacion, el contrato no tendrá efecto; y además si el asegurador hizo el fraude perderá el derecho á la prima y sufrirá una multa igual al quinto de lo asegurado, y si el seguro se habia hecho juntamente con otros aseguradores que le contrataron ignorando el salvamento de los efectos, el que cometió el fraude satisfará á estos sus primas respectivas. Si el asegurado comete el fraude pierde la prima y sufre una multa igual á la quinta parte de lo que aseguró. Ambos además quedan sujetos á las penas establecidas por el derecho contra los estafas. *Art. 893, 896 y 897, Id.*

12. Si el seguro fué hecho por un comisionado pagará la pena este ó el principal segun quien fuere el sabedor de la suerte de las mercancías. *Art. 897 y 898. Id.*

13. El conocimiento del salvamento ó pérdida de las mercancías independientemente de las demás pruebas se presume cuando han trascurrido, desde que aconteciere el arribo ó pérdida, hasta la fecha del contrato, tantas horas cuantas leguas legales de medida española haya por el camino mas corto desde el sitio en que se verificó el arribo ó pérdida, hasta el lugar donde se contrató el seguro. Pero si la póliza espresa que se verifica sobre buenas ó malas noticias no tendrá lugar dicha presuncion y solo se podrá estar al resultado de las pruebas. *Art. 894 y 895, Id.*

14. Si el asegurador quiebra, el asegurado puede exijir fianzas al quebrado ó á los administradores de su quiebra, y si en el término de tres dias no se las dán, se rescindirá el contrato. Igual derecho tiene el asegurador cuando quiebra el asegurado, y no le ha satisfecho aun su prima. *Art. 886, Id.*

ASEGURADO. Llámase al que mediante cierto precio adquiere el derecho de que otro le responda de los daños que pueden causarle ciertos casos fortuitos á que está espuesto. Hé aquí las disposiciones que deben tenerse presentes en los seguros marítimos:

1. Como los aseguradores tienen interés en saber las noticias que hubiere de los efectos asegurados, la ley obliga al asegurado á suministrárselas. *Art. 877 Código de comercio.*

2. El asegurado que acorta el viaje haciendo alijar el cargamento en puerto mas inmediato al designado en el contrato no tiene derecho á exijir reduccion en el precio del seguro. *Art. 874 Id.*

8

3. Si se estipuló pero no se fijó el aumento de prima que deberia pagarse á los asegurados para que respondiesen de los casos de guerra, si esta se declaraba, y no podian entenderse ambas partes, se hará la regulacion por peritos nombrados por las partes. *Art. 879 Id.*

4. Para exijir el pago de los daños padecidos necesita el asegurado, no siendo el capitan y no habiendo navegado en el buque que los sufrió, justificar por medio de documentos: 1.º El contrato de seguro por medio de la póliza. 2.º El embarque de los efectos asegurados, para lo que le aprovechará el conocimiento del capitan, la carta de aviso del cargador y los despachos de la aduana. 3.º El viaje de la nave, lo que podrá ejecutar por copia autorizada del diario de navegacion; y 4.º La pérdida de las cosas aseguradas si ocurrió naufragio, lo que se podrá atestiguar por la copia autorizada de la declaracion del capitan é individuos de la tripulacion y pasajeros, ó las atestiguaciones de los que han visto el suceso ó cartas de personas que lo relatan. Si el asegurado fuere el capitan ó hubiese navegado en el mismo buque que sus mercancías, además de las justificaciones dichas deberá acreditar la compra de los efectos asegurados por las facturas de los vendedores, y la justificacion segunda deberá hacerla precisamente por certificacion del cónsul, ó autoridad civil donde no lo hubiere, del puerto donde cargó y por los documentos de espedicion y habilitacion de su aduana. Los aseguradores pueden contradecir é impugnar dichos documentos y se les admite prueba en contrario, sin perjuicio del pago de la cantidad asegurada, siempre que sea ejecutiva la póliza de seguro y se presten por el demandante fianzas suficientes que respondan en su caso de la restitucion de la cantidad percibida. *Art. 882, 883 y 878 Id.*

5. El asegurado puede ejercer contra el asegurador la accion de avería, ó la de abandono segun los casos acerca el modo de apreciar las averías y sus distintas clases Véase esta palabra. V. *Aseguracion. Asegurador. Abandono, Póliza de seguros y Avería.*

ASEGURADOR. El que por cierto interés se obliga á responder á otro de los daños que casos fortuitos pueden irrogar á sus cosas.

1. Los aseguradores responden de todos los daños y pérdidas espresadas en la póliza de seguros que sobrevienen á las cosas aseguradas, pero en falta de esta enumeracion se entiende que responden de los acaecidos por varamiento ó empeño de la nave con rotura ó sin ella, por tempestad, naufrajio, abordaje casual, cambio forzado de ruta, de viaje ó de buque, por echazon, fuego, apresamiento, saqueo, declaracion de guerra, embargo por órden del gobierno retencion por órden de potencia estranjera, represalias y jeneralmente de todos los accidentes y riesgos de mar. De lo dicho resulta que no son de cuenta de los aseguradores los daños que ocasionare el cambio voluntario de ruta, de viaje ó de buque sin consentimiento de aquellos; la separacion

espontánea de un convoy habiendo estipulado de ir en conserva con él: la prolongacion del viaje á puerto mas remoto del estipulado en el seguro; las disposiciones arbitrarias y contrarias á la póliza del fletamento, ó el conocimiento de los navieros cargadores y fletadores, y baraterías del capitan ó equipaje, no habiendo pacto espreso en contrario: las mermas, desperdicios y pérdidas que procedieren de vicio propio de las cosas aseguradas así que aun cuando por estas causas se perdieran los efectos asegurados, ganan los aseguradores su prima. *Artículo 861, 862 y 863 Código de Comercio.*

2. Los aseguradores no responden de los daños que sobrevengan á la nave por no llevar en regla los documentos que prescriben las ordenanzas marítimas; pero sí de la trascendencia que pueda tener esta falta en el cargamento que vaya asegurado. *Art. 864 Id.*

3. La restitucion gratuita de la nave ó su cargamento, hecha por los apresadores al capitan de ella, cede en beneficio de los propietarios respectivos, sin obligacion de parte de los aseguradores á pagar las cantidades que aseguraron. *Art. 880 Id.*

4. Los aseguradores pagan á prorata las pérdidas que ocurran en el cargamento ó cualquiera porcion de él, si habiéndose asegurado el cargamento por partidas separadas y distintos aseguradores no se espresó determinadamente los objetos correspondientes á cada seguro. *Art. 867 Id.*

5. Si en la póliza se designan distintos buques para cargar las cosas aseguradas es libre el asegurado de distribuirlas entre todos ó de ponerlas en uno ó mas; pero si se ha fijado la porcion de cargamento que debe llevar cada nave y el asegurado la distribuye en menor número de buques que el designado, el seguro subsiste en los que se han cargado por el valor que se estipuló llevarian y no mas; y respeto á los que quedan sin cargar se rescinde el contrato, y conforme á la regla establecida en el art. 10, palabra *Aseguracion*, se abona á los aseguradores un medio por ciento sobre su importe. *Art. 868 y 869 Id.*

6. Si por causa de inutilizacion se debe trasladar á otra nave el cargamento asegurado, subsistirá la responsabilidad de los aseguradores si el viaje estaba principiado; pero si la nave estuviera aun en el puerto, serán libres de continuar ó no en el seguro abonando las averías que hayan ocurrido. *Art. 870 Id.*

7. Si en la póliza se fija el tiempo en que hayan de correr los riesgos se estará á lo resuelto en ella, pero si calla acerca este asunto, se entenderá que corren respeto al buque y sus agregados desde que se hace á la vela hasta que dá fondo en el puerto de su destino, y respeto á las mercaderías desde que se cargan hasta que se descargan en el puerto de su consignacion. *Art. 871 Id.*

8. Si en la póliza se prefija el tiempo por el que hayan de responder los aseguradores de los riesgos, como por ejemplo si dijeran que

responden de los que sobrevengan al cargamento durante cuatro meses, su responsabilidad no durará por mas tiempo aun cuando pasados estos no hayan concluido los riesgos de la navegacion. En la intelijencia que no correrá el término por el tiempo que la nave demore involuntariamente su salida. *Art. 872 y 873 Id.*

9. Si en la póliza no se fija la época del pago, este debe ejecutarse en los diez dias siguientes á la lejítima reclamacion del asegurado, y mediante él se subroga el asegurador en el lugar del asegurado para todos los derechos y acciones que le competen, sobre los que por culpa ó dolo causaron la pérdida de los efectos que aseguró. *Art. 881 y 884 Id.* V. *Aseguracion*, *Asegurado*, *Póliza de seguros*, *Abandono y Avería*.

ASESOR. Se designa con este nombre á los letrados que en los juzgados de las comandancias de marina ó ayudantías de distrito asisten á los jefes de los mismos en todo lo concerniente al ejercicio de su jurisdiccion. Apenas se encuentra noticia de ellos en las ordenanzas de 1748, pues solo accidentalmente se ocupan de ellos algunos de sus artículos. Organizóse la jurisdiccion de marina por lo relativo á las matrículas en la primera ordenanza de 1751 y luego despues se le dió la actual organizacion en 1802; en cuya ordenanza se previene haya un asesor en cada comandancia de marina, para que con su ausilio pueda el comandante determinar en justicia los pleitos y causas pertenecientes á su juzgado en conformidad al art. 25, tit. 1, Ord. de Mat. (1)

2. El nombramiento de los asesores de las comandancias lo verificaba S. M. á propuesta en terna del comandante respectivo hecho por conducto del capitan general, conforme al artículo antes citado. En las provincias Vascongadas lo verificaba el mismo comandante con aprobacion del capitan general conforme al art. 5, tít. 11 Ord. de Mat. (2). Pero

(1) Art. 25. Para que los comandantes de las provincias puedan determinar en justicia los pleitos y demás negocios criminales ó contenciosos pertenecientes al juzgado de marina, habrá en cada capital de ellas un letrado libre de todo empleo gubernativo, ó de cualquier otro superior carácter, á quien en virtud del informe y propuesta que al efecto habrá hecho el comandante principal al Capitan jeneral, y este deberá hacerme por medio del jeneralísimo, como jefe superior de mi Armada, mandase yo espedir el correspondiente título de auditor de marina, á fin de que en calidad de asesor del comandante de la provincia ejerza y desempeñe en ella las funciones que le son propias. Tambien nombrarán los capitanes jenerales de los departamentos á propuesta de los comandantes principales, un escribano legalmente habilitado, de capacidad y acreditada conducta para el despacho de todos los asuntos de su oficio que ocurran por lo tocante á marina en cada cabeza de partido ó de provincia. *Tít. 1, Ord. de Mat.*

(2) Art. 5.° Para asesorarse en los asuntos correspondientes á su dependencia, y autorizar los instrumentos jurídicos que á ella pertenezcan, elejirá cada coman-

estas disposiciones que ya habian modificado un tanto otras posteriores, quedan reformadas en el dia por el Real decreto de organizacion del cuerpo jurídico de la Armada de 8 de abril de 1857 (3) en que se deter-

dante en estas provincias, precedida la aprobacion del Capitan general del departamento por mano del comandante principal, un letrado y escribano de su confianza, á los cuales se abonará durante el tiempo de su comision el goce de reglamento, y cobrarán los derechos de oficio con sujecion al arancel establecido competentemente en los pueblos de su residencia: teniendo cuidado el escribano de llevar el protocolo con las precauciones convenientes y prescritas en el artículo 27 del titulo de mando. *Tít.* 11, *Ord. de Mat.*

(3) En vista de lo espuesto por el Ministro de Marina, vengo en decretar lo siguiente:

Art. 1.° Desde el dia 1.° del mes de mayo próximo, empezará á rejir en los tribunales de marina el Real decreto de 8 de agosto é instruccion de 1.° de octubre de 1851 y demás disposiciones posteriores relativas al uso del papel sellado, siendo nulas y de ningun valor cuantas actuaciones se verifiquen sin este requisito.

Art. 2.° Desde el mismo dia cesarán los auditores, asesores y fiscales correspondientes á la jurisdiccion de marina, de percibir los honorarios derechos y costas procesales que en la actualidad devengan, quedándoles por tanto prohibida toda clase de retribucion ó emolumento que no sea la dotacion señalada por el Estado.

Art. 3.° Sin perjuicio de las alteraciones que puedan hacerse en la ley de presupuestos, disfrutarán los espresados auditores, fiscales y asesores de los sueldos, derechos y consideraciones que se establecen en el presente decreto.

Art. 4.° El cuerpo jurídico militar de la armada, se compondrá de seis auditores, diez asesores de primera clase, veinte y cinco de segunda, ciento veinte de distrito, seis fiscales de auditoría, diez de juzgados ó asesorías de primera clase y veinte y cinco de segunda, con aplicacion á los destinos siguientes.

Art. 5.° En cada uno de los juzgados de la Direccion general de la Armada, tres departamentos peninsulares y apostadero de la Habana y Filipinas, habrá un auditor y un fiscal, debiendo relevarse los de la Habana y Filipinas á los cuatro ó seis años respectivamente, por los departamentos á quienes corresponda por antigüedad y las vacantes que estos dejaren serán ocupadas por los relevados.

Art. 6.° Los diez asesores de primera clase con los fiscales correspondientes, servirán los juzgados de los tercios y provincias marítimas de Cádiz, Sevilla, Málaga, Ferrol, Santander, Vigo, Cartajena, Valencia, Barcelona y Mallorca, y los veinte y cinco asesores y fiscales de segunda clase, las de las demás provincias de España y Ultramar.

Art. 7.° Para cada uno de los ciento veinte distritos en que están subdivididas las provincias marítimas de la Península, Islas adyacentes y Ultramar, se nombrará un asesor que se denominará de distrito, con el cual podrá consultar el encargado del mando, direccion y gobierno de la jente del mar establecida en su demarcacion, segun lo prevenido en los artículos 28 y 35, tít. 1.° de las Ordenanzas de Matrícula.

Art. 8.° Los asesores de distrito serán nombrados por el Director jeneral de la Armada, á propuesta de los capitanes ó comandantes generales de departamentos ó apostaderos, y prévios informes de los comandantes de los tercios y provincias respectivas, pero dando cuenta de estos nombramientos al Gobierno y al Tribunal Supremo de Guerra y Marina.

mina que estas plazas sean de real nombramiento, verificándose este á propuesta en terna del director general previo informe del capitan general del juzgado donde ocurra la vacante.

Art. 9.° Para las fiscalías de los juzgados de provincia de segunda clase, me propondrá el Director jeneral de la Armada, prévios tambien los informes de los capitanes jenerales de departamento ó comandantes jenerales de apostadero donde ocurra la vacante, tres asesores de distrito de la comprension de las de sus mandos. Para las asesorías de segunda clase y fiscalías de primera, serán propuestos en la propia forma dos fiscales de segunda y un asesor de distrito; y para asesores de primera clase, dos de segunda y un fiscal de primera, teniendo en cuenta siempre al hacerme dichas propuestas la antigüedad y demás circunstancias de los consultados.

Art. 10. Para las fiscalías de los departamentos ó apostaderos, me serán propuestos en la forma establecida por el artículo anterior los tres asesores de primera clase que consideren mas dignos, habida cuenta de su antigüedad, servicios y circunstancias. La fiscalía de la Direccion general se proveerá en uno de los fiscales de departamento ó apostadero á propuesta de la Direccion general.

Art. 11. Las auditorías de los departamentos se conferirán á los fiscales de los mismos y de los apostaderos á propuesta en terna del Director general de la Armada. Cuando vaque la auditoría de la Direccion jeneral se proveerá en la misma forma, en uno de los auditores de los departamentos ó apostaderos.

Art. 12. Cuando resulte alguna vacante en las plazas de Ministro togado del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, cuya provision corresponda á este último ramo, se me propondrá para ella al auditor de la Direccion jeneral ó de los departamentos y apostaderos, siempre que el primero cuente cuatro años al menos de servicio en dicho destino y ocho los segundos, y que reunan además los requisitos necesarios para ser Ministro del Tribunal Supremo de Justicia, segun se practica por el Ministerio de Guerra.

Art. 13. Serán considerados como de entrada en la carrera jurídico-militar de la Armada los cargos de los asesores de los distritos, los cuales en recompensa del servicio que prestan disfrutarán mientras lo desempeñen del fuero de Marina, así como todos los empleados de los Tribunales de la Armada, y tendrán además opcion preferente á servir las fiscalías y asesorías de segunda clase.

Art. 14. En compensacion de las costas y derechos que en el dia están percibiendo y que por este decreto se suprimen, los fiscales de asesorías de segunda clase gozarán del sueldo anual de cuatro mil quinientos reales, los de primera el de seis mil: los Asesores de segunda el de siete mil: y los de primera el de nueve mil, con mas una gratificacion anual de cinco mil reales para gastos de residencia á los asesores de Cádiz, Sevilla, Barcelona y Coruña. Estos funcionarios no disfrutarán otros derechos pasivos que los que les correspondan por jubilacion.

Art. 15. Los auditores y fiscales que de hoy en adelante sirvan los juzgados de los departamentos y apostaderos, tendrán los mismos sueldos ventajas, categoría, derechos activos y pasivos, honores y tratamiento que los Auditores y Fiscales de las Capitanías jenerales del fuero de Guerra. El auditor y fiscal del juzgado de la Direccion jeneral de la Armada, disfrutarán los mismos sueldos, derechos y consideraciones que el auditor y fiscal de la Capitanía jeneral de Castilla la Nueva. Los funcionarios de esta clase que á solicitud suya obtengan la separa-

3. Los asesores de las comandancias llamados auditores en las Ordenanzas de matrícula, y cuya denominacion cambió en la de asesores el Real decreto orgánico de la jurisdiccion de marina de 28 de setiembre de 1826, gozaban sueldo conforme se desprende del art. 26, tit. 1 Ord. de Mat. (4) además de los derechos que conforme arancel devengaban en los negocios que se sustanciaban en su juzgado. Quitóseles el sueldo por el decreto de 1826 que se deja citado; pero habiéndose suprimido los derechos por el de 8 de abril de 1857 se les volvió á fijar sueldo, señalándose el de 9,000 rs. á los de primera clase, y además 5,000 por gastos de residencia á los de Cadiz, Sevilla, Barcelona y la Coruña, y sueldo de 7,000 rs. á los de segunda clase. Además tienen en esta carrera el goce del fuero de marina y las demás ventajas que resultan del citado Real decreto.

4. El asesor de marina debe, en cuanto se posesione del mando un

cion de sus respectivos destinos, no disfrutarán mas derechos pasivos que los que les correspondan por jubilacion si esta les fuere concedida por reunir los años de servicio y demás circunstancias que al objeto se requieren.

Art. 16. Para que puedan con justicia y rigor aplicarse las ventajas y ascensos de que se ha hecho mérito en los artículos anteriores, la Direccion jeneral de la Armada llevará los escalafones de antigüedad por clases, con la correspondiente anotacion de servicios y méritos, incluyendo en ellos por adicion los cesantes que como tales cobren sueldo por el Estado; con el fin de que puedan optar á una de cada tres vacantes que ocurrieran en sus respectivas clases.

Art. 17. No serán propuestos en adelante para auditores de los departamentos de Marina los naturales de la jurisdiccion del mismo á no ser que hayan nacido en ella accidentalmente, ni los casados con natural del propio territorio. El auditor ó asesor y el fiscal del mismo juzgado no podrán ser parientes del cuarto grado civil de consanguinidad, y del segundo de afinidad.

Art. 18. Queda abolida la concesion de honores de empleo que no se ejerza en la carrera jurídico-militar de la Armada.

Art. 19. El Ministro de Marina queda encargado de la ejecucion del presente decreto. Dado en palacio á 8 de Abril de 1857.—Está rubricado de la Real mano. —El Ministro de Marina, Francisco Lersundi.

(4) Art. 26. Así el auditor como el escribano estarán obligados á emplearse en todo lo correspondiente á su profesion, segun las órdenes que reciban del comandante, no solo en la capital del partido, sino en cualquiera otra parte dentro de sus límites á donde les mandase transferir para evacuar las dilijencias que fueren necesarias; uno y otro disfrutarán del sueldo señalado por reglamento con goce de fuero: en las causas contenciosas cobrarán los justos derechos que les corresponda por arancel; y los comandantes celarán de que no se cometa esceso en esta parte, declarándoles que el que faltare en este punto, será depuesto de su encargo, multado y aun castigado segun corresponda: pero en el caso de que por el juzgado de marina de una provincia hubiere de sustanciarse alguna causa fuera del territorio de la capital, se abonarán al oficial, auditor, escribano, alguaciles, y cualquier otro dependiente que los acompañase, las dietas de reglamento para los gastos del viaje y manutencion durante su ausencia. *Tít. 1, Ord. de Mat.*

nuevo comandante, darle cuenta del estado en que se hallan todos los negocios jurídicos y gubernativos y estado de las causas pendientes, en conformidad á lo dispuesto por el art. 23, tít. 1 Ord. de Mat. (5). Relativamente á los asesores de los distritos, V. en *Ayudantes*.

5. Los auditores y asesores de marina pueden ejercer la abogacía, en la intelijencia que si bien por Real órden de 28 de abril de 1818 y 17 de junio de 1829 se les declaró exentos del cargo de abogados de pobres y demás que por turno impone la jurisdiccion ordinaria, en otra Real órden de 12 de setiembre de 1834, se declaró que estas exenciones solo debian tener lugar en el caso de ausencia de los auditores ó asesores en desempeño de comisiones del servicio.

6. El asesor de marina como nombrado por S. M. no puede ser removido de su destino mas que por la misma, así que caso diera justo motivo para su deposicion deberá esponerse á S. M. con espresion de los motivos ó quejas que contra él hubiere, segun se declara en los arts. 26 y 29, tít. 1 de las Ord. de Mat. (6). Téngase presente la Real órden de 23 de abril de 1850 (7) en que se dispone se dé conocimiento á

(5) Art. 23. Luego que un comandante se haya posesionado de su provincia, mandará que su asesor y escribano le informen circunstanciadamente del estado de los asuntos jurídicos y gubernativos, y atenderá á su mas breve despacho, á cuyo fin tendrá formado el escribano un testimonio de todas las causas pendientes, con la espresion de la última providencia que hubiere recaido sobre cada una y su fecha, y del motivo de su atraso en las que lo padeciesen: oirá las quejas que los interesados le presenten contra las providencias de su antecesor, ó contra la conducta particular de los dependientes del juzgado, atendiéndolas con arreglo á justicia. *Tít. 1, Ord. de Mat.*

(6) Art. 26. Véase la nota 4, de esta misma voz,

Art. 29. Como que los capitanes jenerales en sus respectivos departamentos despachan el nombramiento á los escribanos de marina de las provincias, podrán separarlos de sus destinos cuando no se hallen plenamente satisfechos de su proceder, bien sea por noticias adquiridas directamente, ó por representacion del comandante principal, á quien en cualquiera de estos casos mandará proponer el reemplazo: y si en los propios términos mediaren motivos contra la conducta de los auditores, juzgando debido relevarlos de su empleo, me darán cuenta por mano del superior jefe de mi Armada, proponiéndome como en caso de voluntaria separacion del empleo, en el de fallecimiento, ó en el de inutilizarse, tres sujetos los mas idóneos, debiendo para estos y demás empleos dar la preferencia en igualdad de circunstancias á los que estén sirviendo á los distritos de la misma provincia, á los de otras del departamento, haciendo memoria para el reemplazo de auditores de los fiscales del juzgado de marina en las capitales del departamento y provincias. *Tít. 1, Ord. de Mat.*

(7) Excmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. de la propuesta en terna remitida por el Capitan jeneral de Marina del departamento de Cádiz, y que V. E. pasó á este Ministerio con oficio núm. 201 de 14 de febrero último, para cubrir la vacante de asesor del juzgado del tercio y provincia de Cádiz: y S. M. (que

S. M. del fallecimiento ó separacion de los asesores y que no se admita su dimision hasta que S. M. resuelva. En los casos de ausencia ó que por cualquier modo resulte vacante la asesoría, le reemplazará el fiscal de la misma, conforme la Real órden de 25 noviembre de 1859 (8).

7. El asesor en conformidad á lo que dispone el citado art. 26 debe emplearse en todo lo concerniente á su profesion segun las órdenes que reciba del comandante, no solo en la capital del partido sino en cualquiera otra parte dentro los límites del mismo.

ATOAJE La maniobra de llevar á remolque alguna nave por medio de un cabo que se echa por la proa para que tiren de él una ó mas lanchas. El gasto que cuesta esta operacion se cuenta en la avería ordinaria, y se paga de los fletes y no de la carga. *Art. 932 y 933 Cod. de Com.*

AUDITOR. Por el Real decreto de 8 de abril de 1857 (1) en que se dió nueva organizacion al cuerpo jurídico de la Armada, se declaró que habria seis auditores, uno en el juzgado de la direccion de la Armada y otro en cada uno de los tres departamentos de la Península, y en los apostaderos de la Habana y Filipinas.

2. El nombramiento de los auditores lo verifica S M. á propuesta en terna del Director de la Armada en uno de los fiscales de auditoria, y el de la Direccion de la Armada en uno de los auditores de departamentos ó apostaderos, no pudiendo empero ser nombrados los naturales de la jurisdiccion del mismo, á no ser que hubiesen nacido accidentalmente en él ni los casados con natural del propio territorio.

3. Los auditores tienen los mismos sueldos, ventajas, categorias, derechos activos y pasivos, honores y tratamientos que los de las capitanías jenerales del fuero militar. Y el de la Direccion jeneral de la Armada, los mismos que el de la Capitanía jeneral de Castilla la Nueva. Consecuencia de este pricipio es, que habiéndose establecido la situacion de reemplazo para la clase jurídico-militar, tambien se ha creado

Dios guarde), de conformidad con el dictámen de V. E., se ha dignado conceder el referido destino al licenciado D. Javier Romero, asesor del distrito de marina de Puerto Real, propuesto en primer lugar: igualmente es la voluntad de Su Majestad que en lo sucesivo, siempre que ocurra separacion ó fallecimiento de algun asesor de los juzgados de las comandancias de marina de las provincias, se dé conocimiento á este Ministerio por el Capitan ó Comandante jeneral del respectivo departamento antes de hacer la propuesta para cubrir la vacante que resulte; y en el de renuncia voluntaria del que lo esté desempeñando, no se admita esta hasta que dada cuenta á S. M. de ella por el jefe del departamento á que corresponda, recaiga resolucion; entendiéndose modificado en estos términos el art. 29 del tít. 1.° de la Ordenanza de Matrículas. Madrid 23 de abril de 1850.

(8) Véase la nota 3 páj 107.

(1) Véase la nota 3 páj. 101.

para el cuerpo jurídico de la Armada segun es de ver de la Real órden de 8 de julio de 1859. (2)

4. El Auditor de la Direccion jeneral de la Armada, tiene opcion á plaza de Ministro togado del Tribunal Supremo de Guerra y Marina despues de cuatro años de servicio, y despues de ocho los demás auditores, cuando deban proveerse en los de su clase conforme al art. 12 del Real decreto de 8 de abril de 1857, mientras concurran en ellos los demás requisitos indispensables para servir ese destino.

5. En Real órden de 22 de mayo de 1827, lo propio que en otra de 29 de abril de 1844, en vista de los abusos que se cometian concediéndose honores de auditor de Marina por cualquier leve razon, se mandó dejar sin curso todas las de esta clase, á menos que el solicitante acreditase haber prestado servicios especiales y nada comunes en el desempeño en propiedad de alguna asesoría de Marina, lo que se ratificó en otra de 24 de diciembre de 1852 añadiéndose que nunca pudiesen concederse honores mas que del empleo inmediato al que tuviese el interesado; pero cierra la puerta en el dia á toda clase de distinciones de este jénero

(2) De conformidad con lo establecido en la ley de presupuestos de 22 de mayo del corriente año respeto á los auditores y fiscales del ramo de guerra y con sujecion á lo dispuesto en el art. 15 del Real decreto de 8 de abril de 1857 que trata de la organizacion de los juzgados de Marina, ha venido la Reina (Q. D. G.), de acuerdo con lo determinado en Reales órdenes de 25 y 30 del citado mayo, espedidas por el Ministerio de la guerra, en resolver lo siguiente:

1.° Se crea la situacion de reemplazo para los auditores y fiscales de los departamentos y apostaderos de marina que hayan ejercido dichos cargos en virtud de Real órden desde 8 de abril de 1857 hasta 22 de mayo del corriente año y hayan sido ó sean separados transitoriamente de ellos.

2.° Quedan escluidos de dicha ventaja los individuos de las espresadas clases que en épocas anteriores hayan obtenido la situacion de cesantes y los que hubiesen ingresado ó ingresaren en las mismas con posterioridad á la última de las fechas citadas.

3.° La espresada situacion de reemplazo se entiende en armonía con la que disfruten los individuos del cuerpo jurídico militar del ramo de guerra.

4.° Los individuos de las clases designadas del cuerpo jurídico militar de la Armada, que con sujecion á las reglas anteriores sean declarados en situacion de reemplazo, continuarán cobrando sus haberes por el presupuesto de Marina.

5.° Los que con arreglo á lo establecido tengan derecho al reemplazo y hayan obtenido la situacion de cesantes con anterioridad á la fecha de este Real precepto, seguirán percibiendo sus haberes de cesantía por el Ministerio de Hacienda, hasta tanto que en el presupuesto de Marina puedan consignarse los que les correspondan como individuos de reemplazo, noticiándose oportunamente á dicho Ministerio y á la Junta de clases pasivas, la fecha de la cual sean alta en Marina, para que dejen de abonárseles sus haberes como cesantes.

Todo lo que comunico á V. S. de Real órden para su noticia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 8 de julio de 1859.—Mac-Crohon.—Sr. director de contabilidad de Marina.

el art. 18 del Real decreto de 8 de abril de 1857 por el cual se declaró abolida la concesion de honores de empleo que no se ejerza.

6. En los casos de recusacion del auditor, compete al comandante jeneral elejir el letrado que deba hacer sus veces ó darle su dictámen en clase de acompañado, segun se mandó en órden del rejente de 12 de octubre de 1842. En el de ausencia ó vacante deberá sustituirle el fiscal de su juzgado, disfrutando ó no el sueldo del auditor, segun el caso, en conformidad á la Real órden de 25 noviembre de 1859 (3).

AUSENCIA. Con arreglo al art. 1.° tít. 14 de las Ord. de Mat. (1),

(3) Excmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia que por el conducto de ordenanza, ha promovido el Fiscal del tercio naval del Ferrol don Ramon Mille, en solicitud de aumento de sueldo durante el tiempo que ha desempeñado interinamente la fiscalía de Juzgado principal de aquel Deprrtamento; y S. M., teniendo en cuenta lo prevenido en Real órden de 6 de octubre de 1858 y 24 de febrero de 1859, y que el funcionario á quien el promovente ha sustituido continua percibiendo el sueldo entero de su empleo como Diputado á Córtes, no ha tenido á bien acceder á la indicada pretension. Deseando S. M. evitar en adelante reclamaciones de igual clase, ha venido en resolver: que siempre que resulte accidentalmente vacante cualquier cargo jurídico militar de la Armada sea este precisamente desempeñado en calidad de interino, por el letrado á quien corresponda segun el órden natural de sucesion entre los que tengan destino en el punto donde la vacante ocurra. Que en tal concepto, los auditores de departamentos y apostaderos, así como los asesores de tercios y provincias, han de ser sustituidos por los fiscales de los juzgados respectivos, y los fiscales de departamento por los asesores de los tercios de sus capitales. Que si la vacante accidental es causada por comision ó licencia, durante la cual conservará el propietario el disfrute total ó parcial de su sueldo con sujecion á las prescripciones vijentes, los sustitutos no tienen derecho á otro haber que el señalado al empleo que en propiedad obtienen, si bien el buen desempeño del cargo interino les servirá de mérito para los adelantos de su carrera; pero si la vacante ocurriese por fallecimiento ó separacion de algun funcionario, se abonará á los sustitutos el sueldo íntegro del empleo que interinamente ejerzan. Cuando vacaren los cargos de fiscales de tercios ó de provincias podrán los comandantes militares respectivos proponer para que los sirvan á letrados particulares que merezcan su confianza, y obtenida la aprobacion del Capitan jeneral del departamento entrarán aquellos en ejercicio gratuito ó retribuido, segun los casos arriba espresados, y en ambos se considerará como mérito el desempeño, para el ingreso en el cuerpo jurídico militar de la Armada. Solo por motivos muy justificados que habrán de esponerse á este Ministerio, podrán los jefes á quienes corresponda providenciar el reemplazo interino de vacantes, separarse del órden directo de sustitucion que queda establecido.

Todo lo que comunico á V. E. de órden de S. M. para conocimiento de esa Corporacion. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 25 de noviembre de 1859.—Mac-Crohon.—Sr. Presidente de la Junta consultiva de la Armada.

(1) Art. 1.° Al matriculado que se ausentase de su pueblo por mas de quince

el matriculado que se ausente de su pueblo sin licencia por mas de quince dias, debe sufrir seis meses de recargo en la primera campaña, y conforme al art. 2.° de dichas Ordenanzas (2) si pasa un año sin que se sepa su paradero, se le pondrá nota de prófugo, se le perseguirá como tal y deberá hacer una campaña estraordinaria si se presenta voluntariamente, y la misma pero á medio sueldo si fuere aprehendido.

AUSILIO. Los comandandes de Marina y ayudantes de distrito deben darle á toda embarcacion asi nacional como estranjera que fondeare en los puertos ó radas de su mando, facilitándole cuanto necesite por su justo precio, en conformidad al art. 21, tít. 6 Ord. de Mat. (1)

2. Los comandantes y consiguientemente las demás autoridades de Marina tienen derecho para reclamarlo de las militares, á tenor de la Real órden de 18 de noviembre de 1826 (2).

3. El que presenciando un delito le ausilia tacitamente con su si-

dias sin el permiso de su jefe, se le correjirá con seis meses de recargo en la primera campaña que por su turno le corresponda, de cuya pena podrá indultarle el comandante del partido si algunas circunstancias disminuyesen la gravedad de la falta. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(2) Art. 2.° Los individuos de los tercios de ignorado paradero, que cumpliendo un año de ausencia no dieren razon del motivo de ella, se harán acreedores á que se les ponga la nota de prófugos, persiguiéndolos como á tales, y deberán hacer una campaña estraordinaria si se presentasen voluntariamente; pero si fueren aprehendidos cumplirán la misma campaña á medio sueldo de la plaza que merecieren. *Tít.* 14. *Ord. de Mat.*

(1) Art. 21. A todas las embarcaciones, así nacionales como estranjeras, que fondearen en puertos ó radas de la provincia de su mando facilitarán los comandantes de ellas y ayudantes de los distritos cuanto les pidieren y necesitaren para su reparo y subsistencia, con las precauciones correspondientes á que todo se pague por su justo valor, sin alteracion de los precios corrientes; si fueren bajeles de guerra mios ó estraños, deberá el comandante ponerlo en mi noticia en el primer correo por mano del generalísimo de mi armada como jefe superior de ella; y si estos buques ó las embarcaciones particulares diesen noticias importantes al Estado, me las participará por correo estaaordinario, así como las que adquiriesen de igual especie por las vijías de las costas ó por otros conductos seguros; de todo lo que tambien dará parte en iguales términos que queda dicho al Capitan jeneral del departamento por medio del comandante principal. *Tít.* 6, *Ord. de Mat.*

(2) Con motivo de no tener á sus órdenes el Comandante militar de Marina de la provincia de Gijon, mas que unos cuantos inválidos viejos y sin armas, insuficientes para ser comisionados en busca de caudales, pidió para este fin al comandante de armas de aquella villa, como otras veces, el ausilio de un cabo y dos soldados, el cual se ha rehusado á facilitarlas, fundándose en estarle prohibido por el Capitan jeneral de la provincia de Asturias. Y enterado S. M. de esta ocurrencia se ha servido resolver que los Capitanes jenerales de las provincias presten á los

lencio, debe sufrir seis años de arsenal mas ó menos segun la entidad del delito conforme al *art. 22 tit. 4 trat. 5 Ord. de la Real Arm.* (3).

4. Las autoridades de Marina así en las provincias Vascongadas como en el resto de España, se hallan facultadas para exijir á los marineros, tripulen las embarcaciones y presten los ausilios que exija el salvamento de los buques, que por naufrajio ú otra causa lo reclamasen, conforme se declaró en Real órden de 23 de agosto de 1849. (4)

Comandantes de Marina el ausilio de tropa que necesiten en las ocurrencias del real servicio. Madrid 18 de noviembre de 1826 *(Espedido por marina y circulado en 20 del propio mes por guerra).*

(3) Art. 22. El soldado ú hombre de mar convencido de haberse hallado presente á un crímen á bordo, ó que viéndole cometer no hubiere avisado, ó gritado á la guardia para embarazar su ejecucion, será castigado con seis años de destierro al arsenal, mas ó menos, segun la entidad del delito. *Tít. 4, Trat. 5 Ord. de la Real Arm.*

(4) Con fecha 2 de enero último, el Comandante militar de Marina de la provincia de San Sebastian dió cuenta documentada á este Ministerio de que, en la mañana del 23 de diciembre anterior, habiéndose constituido en el muelle para disponer se diese socorro al bergantin *Churruca* que desde la concha lo pedia por el fuerte temporal que se esperimentaba: toda la jente que tripulaba los buques mercantes, igualmente que la marinería del alistamiento de la cofradía de San Pedro, se presentaron á dar el ausilio embarcándose de su órden en las lanchas correspondientes; mas no así el marinero de Lequeitio Manuel Iturriza, que se negó á darlo alegando que la última vez que prestó atoaje á un bergantin gallego no se le habia pagado: y otro de Quetaria Francisco Egaña, que tambien se negó: por lo que despues de haber prestado el ausilio mandó al alguacil del juzgado á casa de dichos marineros con órden de que se presentasen en la cárcel y se formase la competente sumaria: lo cual se verificó así, obedeciendo en esto los dos citados marineros que permanecieron dos dias en la cárcel mientras se instruia la sumaria: que en vista de ello y de conformidad con el dictámen fiscal se sobreseyó poniéndolos en libertad y apercibiéndolos para lo sucesivo; pero que mientras se seguian estas actuaciones el alcalde de aquella ciudad acudió al juez de primera instancia de la misma, manifestándole que la clase de pescadores dependia esclusivamente de la autoridad civil, por lo que pedia la libertad de Iturriza, como dice se la hubiera dado él si se le hubiese colocado en un paraje que hubiese estado á su esclusivo cuidado: de cuya reclamacion se dió traslado agregándole que elevaba queja á la superioridad sobre el particular: que por otra parte el colejio de abogados, á quien se pidió un individuo de su seno para que actuase de fiscal en este asunto, si bien lo nombró en el acto para que no se paralizase la administracion de justicia, contestó que en lo sucesivo no podia ser obligacion de ningun individuo de él el servir de promotor fiscal del juzgado de marina gratuitamente; y el decano agregaba que por su parte no se consideraba autorizado para nombrar á ninguno de sus compañeros para ejercer esta clase de encargos. Con cuyo motivo el espresado comandante encarece lo mucho que interesa aclarar y resolver este punto para evitar conflictos á las autoridades de marina y desgracias al comercio que pueden ocurrir en aquella concha y muelle durante el invierno, si continúan los hombres de mar en la creencia de que el prestar ó dejar de pres-

5. Las naves cuando se hallan en peligro en los puertos, están obligadas á prestarse mútuamente ausilios bajo la multa correspondiente á

tar este servicio de urjente socorro, depende de su voluntad por no estar matriculados como en los demás puertos de la nacion, á pesar de hallarse aquella ciudad rejida por el sistema constitucional y separada del gobierno y administracion foral del resto de la provincia de Guipúzcoa, ó tal vez mal aconsejados, se creen independientes de la autoridad de marina que dispone de aquellos socorros, segun se colije del oficio del alcalde, sobre cuyo contenido llama la atencion así como al del colejio de abogados de aquella ciudad. A lo que dice que agregando la situacion del asesor y escribano del juzgado, que ejercen sus funciones sin sueldo, y á quienes se les exije la responsabilidad con multas, sin embargo de que no se les pagan los honorarios que devengan en los contínuos asuntos de oficio, por cuyo motivo dicho asesor tiene pedida por su conducto la separacion ó cesantía sobre la que no ha recaido resolucion.

Este asunto se pasó en consulta al tribunal supremo de guerra y marina en 6 del mismo mes de enero, y con fecha 25 de febrero el Director jeneral de la Armada trasladó una comunicacion del Comandante jeneral del departamento del Ferrol dando cuenta del mismo suceso, é insertando un informe del auditor de aquel departamento acerca del particular; y con fecha 26 del mismo, el referido tribunal evacuó su consulta en oficio de su secretario y despues de oir á su fiscal togado en los términos siguientes:— «Visto por la sala de Justicia en providencia de 27 del mismo enero acordó lo que sigue:—« Evacúese el informe pedido en la Real órden de 6 de enero último, manifestando que en conformidad á lo dispuesto por la Ordenanza de Matrículas en su art. 11, trat. 6.°, y á lo prevenido en la Real órden posterior de 31 de enero de 1807 vijente, puesto que en la actualidad se hallan restablecidas las capitanías de puerto en las provincias Vascongadas, la autoridad de marina en dichos puntos á que está cometido especialmente el entender en cuanto concierne al naufrajio y salvamento de los buques, se halla facultada para embargar por sí los barcos y jente de mar que en tales casos juzgase necesarios, y que por consiguiente lo está para usar con dicha jente de mar que rehuse cumplir sus órdenes de los medios coercitivos oportunos para hacerse obedecer, puesto que sin esta segunda facultad la primera vendria á ser ilusoria. Que por lo mismo el Comandante de marina de San Sebastian ha obrado con arreglo á las disposiciones vijentes embargando los barcos y personas de los marineros de aquel puerto Manuel Iturriza y Francisco Egaña, así como en valerse del medio del arresto contra los mismos y su negativa á obedecer las órdenes que para el salvamento del bergantin *Churruca* les habia dado, sin que obste lo dispuesto por punto jeneral en el art. 1.° del tratado 11 de la propia Ordenanza de Matrículas, en que se previene que la jente de mar de dichas provincias dependan solo de la jurisdiccion ordinaria, porque esto no les exime, segun el mismo artículo, de la obligacion de concurrir á cuanto diga relacion al servicio bajo las reglas prescritas, siendo una de ellas la de prestarse al ausilio y salvamento de los buques cuando para ello se les requiera por la autoridad competente, que lo es aquí la de marina. Que atendidos estos fundamentos, con el fin de que en lo sucesivo se evite todo conflicto entre las jurisdicciones respectivas ordinaria y de marina en casos como el de que aquí se trata, el tribunal entiende que con sujecion á las disposiciones que quedan referidas deberá declararse que la autoridad de marina en las provincias Vasconga-

su falta, á tenor de lo que se dispone en los artículos 135 y 136, tít. 7, trat. 5, Ord. jeneral de la Armada Naval (5) y art. 35, tít. 14, Ord. de Mat. (6). V. *Arribadas y Naufrajio.*

das está facultada, cuando la necesidad de prestar ausilio á los barcos lo requiera, para dar por sí las órdenes inmediatas que crea conducentes á los marineros de dichos puertos, y estos en la obligacion de cumplirlas y obedecerlas sin necesidad de que antes se haya de impartir el ausilio de la jurisdiccion ordinaria, porque la urjencia de tales casos no permiten demoras y que por una consecuencia necesaria está facultada para usar de los medios oportunos de correccion para hacerse obedecer de la jente de mar, en el caso que estos se resistan á cumplir sus órdenes, si bien una vez socorrida la necesidad apremiante que hubiese dado lugar á sus disposiciones, cuando la falta ó esceso en que los marineros hubiesen incurrido exija la formacion de sumaria ó causa para la imposicion de castigo mayor que el arresto de veinte y cuatro horas, deberá la espresada autoridad de marina poner á dichos marineros á disposicion de la jurisdiccion ordinaria á fin de que por esta se les forme la causa ó imponga la pena que corresponda; conciliándose de este modo sencillo el cumplimiento de todas las disposiciones de la Ordenanza y Real órden de que vá hecho mérito: circulándose esta resolucion por los respectivos ministerios á las jurisdicciones ordinaria y de marina de las provincias Vascongadas para que á ella se arreglen en lo sucesivo. Y que en cuanto á la situacion en que se hallan el asesor y escribano de aquel juzgado de marina, forme dicho comandante de San Sebastian el oportuno espediente, y lo remita al Gobierno de S. M. para la determinacion que corresponda.»—Y habiéndose conformado S. M. con la inserta consulta, la traslado á V. E. de Real órden incluyéndole copia de la de 31 de enero de 1807 que cita el tribunal, á fin de que comunique esta soberana resolucion á las autoridades dependientes del Ministerio de su digno cargo, en la provincia de Guipúzcoa, para que arreglen á ella su conducta en los casos de igual naturaleza que puedan ocurrir. Dios, etc.—Madrid 23 de agosto de 1849.

(5) Art. 135. A cualquier hora del dia y de la noche será obligacion de todas las embarcaciones fondeadas, así estranjeras como nacionales, franquearse mútuamente los ausilios posibles en ocasiones de desarmadero ú otro fracaso, procediéndose por los jueces conservadores y ministros á la condenacion de la multa, si el capitan de puerto la exije con papel espresivo de la voluntariedad ó culpable omision del infractor, á consecuencia del exámen con que debe fundar su concepto.

Art. 136. Estas multas, como mera correccion al capitan, piloto ó guardian, que hacia cabeza en su embarcacion, y debió dar el ausilio que pudo á otra necesitada, han de limitarse á ciento, doscientos y trescientos reales vellon en Europa y á ocho, diez y seis, y veinte y cuatro pesos fuertes en América y Asia, conforme á las circunstancias de la falta por la no menos ó mas proporcion de haber suministrado el ausilio, y las menos ó mas malas resultas de su carencia, correspondiendo al capitan de puerto la graduacion del todo segun su intelijencia. *Tít. 7, Trat. 5. Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(6) Art. 35. Los que por omision ó mera voluntariedad dejaren de concurrir al socorro de cualquiera buque nacional ó estranjero fondeado en el puerto con los ausilios que necesitare, y que todos deben prestarse mútuamente en beneficio comun, serán multados conforme el grado de su culpa. *Tít. 14, Ord. de Mat.*

AUSTRIA. Por el art. 10 del tratado de 14 de junio de 1852 único de los comerciales que está vijente con ese imperio, segun en vista de cierta duda se declaró en Real órden de 25 de diciembre de 1832, se estipuló que los vasallos de cualquiera de los dos estados gocen en el territorio y puertos de la otra de los mismos privilejios que disfrute la nacion mas amiga.

AVERIA. Término mercantil que tomado en el sentido mas estenso y jenérico, significa todos los acontecimientos y desgracias que suceden al buque y á su carga, desde el punto que la tiene á bordo y parte, hasta su destino y descarga; é igualmente todos los gastos estraordinarios que se causan por el buque y su cargo juntamente. El Cód. de C. art. 930 dice que son averías en acepcion legal: 1.° Todo gasto estraordinario ó eventual que sobreviene durante el viaje de la nave, la de su cargamento ó de ambas cosas. 2.° Los daños que la embarcacion sufra desde que se haga á la vela en el puerto de su espedicion, hasta que quede anclada en el de su destino; y los que reciben su cargamento desde que se cargue hasta que se descargue en el puerto donde fuere consignado. Denota tambien este nombre ya el daño sufrido, ya el derecho á la paga que por dicho daño se debe, cual sucede en los seguros; ya la contribucion ó un gasto comun. Las averias no solo producen acciones en el comercio, sino que estando en el cargamento dán ventajas para su despacho. Nos ocuparemos pues de las averías, I bajo su aspecto mercantil, y II bajo el rentístico. Para el fomento de la construccion naval la reparacion de las averias en las naves en puertos estranjeros está sujeta á ciertas reglas de que nos ocuparemos en el párrafo III. El determinar la jurisdiccion á la que compete el conocimiento de las averías, debia ser objeto de otra seccion; pero acerca de ello véase la voz *Naufrajio* en la que se trata este asunto.

2. I. Las averias se dividen en *gruesas* ó *comunes*, en *simples* ó *particulares* y en *ordinarias* ó *gastos menudos*. Llámase avería *gruesa* ó *comun* todo daño ó gasto causado deliberadamente para el salvamento de la nave y las mercancías, de un riesgo conocido y efectivo: de ellas trataremos en el §. A. Llámase averia *simple* ó *partidular* todo daño acaecido al buque á una parte ó á todo el cargamento por caso fortuito y sin conexion alguna entre sí; de ellas trataremos en el §. B. Llámase por último averia ordinaria todo gasto comun que no sea de los estraordinarios y eventuales de lo que se infiere que toma este nombre muy impropiamente: de ellas se hablará en el §. C. Las averías, ya sean de la primera especie, ya de la segunda dán derecho á los asegurados para exijir el resarcimiento de daños y perjuicios á los aseguradores; lo que se examinará en el §. D.

3. §. A. La definicion de la avería gruesa basta para conocer á cual corresponde este carácter; pero salva la aplicacion de aquella regla, la

ley declara especialmente averías gruesas las siguientes: 1.° Los efectos de dinero que se entreguen por via de composicion para rescatar la nave y su cargamento que hubieren caido en poder de enemigos ó piratas: 2.° Las cosas que se arrojan al mar para alijerar la nave y su cargamento, ya pertenezcan al cargamento, ya al buque ó á su tripulacion, y el daño que de esta operacion resulte á las que se conserven en la nave. (Las reglas y modo con que deba ejecutarse la *echazon* se verán en esta palabra). 3.° Los mástiles que de propósito se rompan (ó inutilicen. 4.° Los cables que se corten y anclas que se abandonen para salvar el buque en caso de tempestad ó de riesgo de enemigos 5.° Los gastos de alijo ó trasbordo de una parte del cargamento para alijerar el buque y ponerlo en estado de tomar puerto ó rada con el fin de salvarlo de riesgo de mar ó de enemigos, y el perjuicio que de ello resulte á los efectos alijados ó trasbordados. 6.° El daño que se cause á algunos efectos del cargamento de resultas de haber hecho de propósito algunas aberturas en el buque para desaguarlo y preservarlo de zozobrar. 7.° Los gastos que se hagan para poner á flote una nave que de propósito se hubiere hecho encallar con objeto de salvarla de los mismos riesgos. 8.° El daño causado á la nave que fuere necesario romper, abrir ó agujerear de propósito para estraer y salvar los efectos de su cargamento. 9.° La curacion de los individuos de la tripulacion que hayan sido heridos ó estropeados, defendiendo la nave, y los alimentos de estos mientras estén dolientes por estas causas. 10. Los salarios que devengue cualquier individuo de la tripulacion que estuviese detenido en rehenes por enemigos ó piratas, y los gastos necesarios que cause en su prision hasta restituirse al buque ó á su domicilio si no pudiese incorporarse en este. 11. El salario y sustento de la tripulacion del buque, cuyo fletamento estuviese ajustado por meses, durante el tiempo que permaneciere embargado ó detenido por órden ó fuerza insuperable, ó para reparar los daños á que deliberadamente se hubiere espuesto para provecho comun de todos los interesados. (*V. el* § *B.*). 12. El menoscabo que resultare en el valor de los jéneros que en una arribada forzosa haya sido preciso vender á precios bajos para reparar el buque del daño recibido por cualquier accidente que pertenezca á la clase de averías gruesas. *Art. 936, Cod. de C.*

4. El que carga mercancías, se obliga *ipso jure* á sacrificarlas por el bien comun si necesario fuere y á contribuir proporcionalmente al daño que otros sufren por su bien, mas no por eso queda al arbitrio del capitan determinar cuando sea llegado este momento, pues si el peligro dá lugar á ello, debe consultar á los oficiales de la nave y cargadores y sobrecargos. (V. *Acta de Averia.*) Si á pesar del sacrificio de los efectos no puede evitarse el daño, entonces no habrá mas que una avería simple que sufrirá el dueño de las cosas. Pero si se consigue evitar el peligro aun cuando pocos instantes despues sufra otro, deben contribuir á la

avería comun, los efectos salvados del primero, segun el valor que le corresponda, atendido su estado y con deduccion de los gastos hechos para salvarlos del segundo. V. *Cod. de C. Art. 937, 943 y 944.*

5. Los efectos que para alijerar la nave se hubiesen trasbordado, no contribuirán á la avería que despues ocurriere en la nave, porque el riesgo que esta corrió no les fué comun; pero si por el contrario se perdieren, su valor entrará en la masa que ha de contribuir á la avería gruesa, puesto que su pérdida fué resultado de haberlas trasbordado para comun provecho. *Art. 952, Cod. de C. L. 8, Tít. 9, Part. 2 y L. 4 D. de leg. Rhod.*

6. Tampoco concurren al pago de las averías comunes que ocurran en riesgo diferente y posterior, los efectos arrojados con anticipacion. *Art. 360, Cod. de C.*

7. No contribuyen á la avería gruesa por escepcion á la regla jeneral las municiones de boca y guerra de la nave, las ropas y vestidos de uso de la tripulacion que hubieren ya servido, como tambien los pertenecientes á los pasajeros, cargadores y sobrecargos que se hallen á bordo de la nave en cuanto no esceda el valor de los efectos de esta especie que á cada uno corresponda del que se dé á los de igual clase que el cápitan salve de la contribucion. *Art. 958 y 959. id.*

8. Los fletes deben contribuir á la indemnizacion de la avería gruesa, puesto que si se salvaron fué por efecto del sacrificio, pero deben descontarse de su montante los salarios del capitan y tripulacion. *Art. 956 id.*

9. La justificacion de las pérdidas y gastos que constiuyen la avería comun se hace en el puerto de la descarga el cual podrá muy bien no ser el del destino á solicitud del capitan, y con citacion y audiencia instructiva de los interesados presentes ó de sus consignatarios. *Art. 945 id.*

10. Si presentes las partes no consintieren en un acomodamiento amistoso, entonces se verificará la liquidacion de la avería por peritos nombrados por las partes, ó de oficio si estas no lo hiciesen, quienes despues de haber aceptado y jurado portarse bien y fielmente en su encargo procederán al reconocimiento y liquidacion del importe de la avería. Si el puerto fuere español el tribunal competente será quien haga el nombramiento de los peritos de oficio; si fuere estranjero lo hará el cónsul, y en defecto de este el tribunal que conozca de los asuntos mercantiles. *Art. 946 y 947 id.*

11. Las mercaderías perdidas se estimarán segun su precio corriente en el lugar de la descarga si constan en los conocimientos sus especies y calidades; de otro modo se estará á lo que resulte de la factura de compra, librada en el puerto de la espedicion. Los palos cortados, velas, cables y demás aparejos inutilizados para salvar la nave, se apreciarán por el valor que tuviesen al tiempo de la avería, segun su estado de servicio. *Art. 948 id.*

12. Para que los efectos de la carga se incluyan en la avería, es indispensable sean trasportados con los debidos conocimientos, y que no vayan sobre el combés de la nave; los que tengan esas circunstancias, á pesar de no ser apreciados si se pierden, contribuyen á proporcion de su valor si llegan á salvamento. *Art. 945 y 950 id.*

13 Las mercaderías arrojadas al mar, y recuperadas despues, no se incluyen en la avería comun, sino en la parte que se regule han desmerecido y lo que importen los gastos de su recobro, así que si se verificase este despues de satisfecho al dueño todo el valor de lo arrojado, deberán devolver todo el esceso que conforme á la base esplicada hubieren percibido. *Art. 951, id.*

14. Para el justiprecio de las mercancías salvadas, se estará á lo que resulte de la material inspeccion, y no de los conocimientos, á menos que las partes se conformen en referirse á estos, y se las estimará conforme se ha dicho ya por el precio que tuvieren en el puerto de la descarga por ser efectivamente este el valor salvado.

15 Las mercaderías perdidas contribuirán por el valor que se les haya considerado en la regulacion de la avería. El buque con sus aparejos se apreciará segun al estado en que se halle. *Art. 955 y 957. id.*

16. La cantidad á que, segun la regulacion de los peritos, ascienda la avería gruesa, se repartirá proporcionalmente entre todos los contribuyentes por la persona que nombre al intento el tribunal que conozca de la liquidacion de la avería. Y el repartimiento verificado con arreglo á las bases esplicadas, no será ejecutivo hasta que lo haya aprobado el mismo tribunal, el cual debe proceder con audiencia instructiva de las partes ó sus representantes. *Art. 953 y 961 id.*

17. Hecho y aprobado el repartimiento de la avería en los términos espresados, el capitan á cuya instancia se ha verificado debe hacerle efectivo y es responsable á los dueños de las cosas averiadas de la morosidad ó negligencia que tenga en ello; por lo tanto puede diferir la entrega de los efectos salvados hasta haberse pagado la contribucion, si el interesado en recibirlos no diere fianza de su valor. *Art. 362 y 364 id.*

18. Si los contribuyentes no satisfaciesen las cuotas respectivas dentro tercero dia de aprobado el repartimiento, se deberá proceder á solicitud del capitan contra los efectos salvados hasta hacerlos efectivos sobre sus productos; ó bien contra los fiadores en falta de los efectos que hubiere entregado bajo fianza; en la inteligencia que si deja trascurrir seis meses sin exijir el pago, su accion queda prescrita. *Art. 963 y 995, id.* Véase *Acta de Avería.*

19. § B. Pertenecen á la clase de averías simples ó particulares, conforme se ha dicho arriba, todos los gastos y perjuicios causados á la nave y su cargamento que no redundaren en beneficio y utilidad comun; pero para mayor claridad en el Código de Comercio se declaran como

tales las siguientes: 1.° Los daños que sobrevienen al cargamento desde su embarque hasta la descarga por vicio propio de las cosas, por accidente de mar, ó por efecto de fuerza insuperable, y los gastos hechos para evitarlos y repararlos. 2.° El daño que sobreviene en el casco del buque, sus aparejos, arreos y pertrechos, por cualquiera de las tres causas indicadas, y los causados para reparar estos efectos y componerlos 3.° Los sueldos y alimentos de la tripulacion de la nave que fuere detenida ó embargada por órden lejítima ó fuerza insuperable, si el fletamento estuviere contratado por un tanto al viaje. 4.° Los gastos que hiciere la nave para arribar á un puerto para reparar su casco ó arreos ó para aprovisionarse. 5.° El menor valor que hayan producido los jéneros vendidos por el capitan en una arribada forzosa para pagar alimentos, salvar la tripulacion ó cubrir cualquiera de las necesidades del buque. 6.° El sustento y salarios de la tripulacion mientras la nave está en cuarentena. 7.° El daño que reciban el buque ó cargamento por el choque ó amarramiento con otro, siendo este casual ó inevitable. V. *Abordaje.* 8.° Cualquiera perjuicio que resulte al cargamento por descuido, faltas ó baraterías del capitan ó tripulacion, sin perjuicio del derecho del propietario competente contra el capitan de la nave y el flete. *Art. 935, id.*

20 § C. Son averías ordinarias á las que se dá tambien el nombre de gastos menudos: 1.° los pilotajes de costas y puertos. 2.° Los gastos de lanchas y remolques. 3.° El derecho de balisa, piloto mayor, anclaje visita y demás llamados de puertos. 4.° Los fletes de gabarras y descarga hasta poner las mercaderías en el muelle; y cualquiera otro gasto comun á la navegacion, que no sea de los estraordinarios ó eventuales. Estos gastos son por cuenta del naviero fletante, y deben satisfacerse por el capitan, abonándosele la indemnizacion que se hubiese pactado en la póliza de los fletamentos ó en los conocimientos. Si no se pacta indemnizacion especial para estas averías, se comprenden en el precio de los fletes, y no podrá el naviero reclamar por ellos cantidad alguna. *Art. 931 y 932 Cód. de C.*

21. § D. El contrato de seguros produce dos acciones, una ordinaria que es la de averías y otra estraordinaria que es la de abandono, acerca la cual V. *Abandono de cosas aseguradas.* La accion de averías se concede al asegurado, cuando ha ocurrido alguno de aquellos daños que el asegurador se obligó á cubrir y por los cuales no puede ó no quiere hacer el abandono.

22. Si la nave fuese apresada tiene el asegurado el derecho de hacer abandono; pero únicamente le corresponderá la accion de averías si á consecuencia de represa han vuelto las cosas á su poder. *Art. 319 Cod. de C.*

23. Cuando un buque es declarado innavegable los aseguradores son responsables por la accion de averías de los gastos de descarga, alma-

cenaje, reembarque, escedente de fletes y todos los demás gastos causados por trasbordar el cargamento. *Art. 926 id.*

24. Los asegurados podrán recobrar por esta accion los gastos ocasionados para rehabilitar la nave, pues mientras esto sea posible no há lugar al abandono. *Art. 922 y 923 id.*

25. Es lícito á los contratantes estender á otros casos aquellos en que la ley admite el abandono, y tambien convenir en que los casos de avería no serán de cuenta del asegurador, y sí solo los de abandono, que es lo que se llama seguro *franco de averías, ó á pérdida total. Artículo 864 y 882 id.*

26. Las bases por las que se arregla el pago de las mercaderías aseguradas, es el valor que tienen en la plaza donde se cargan. *Art. 855 id.*

27. Acerca los casos de que responde el asegurador y modo de justificar los daños ocurridos, V. *Asegurador y Asegurado.*

28. II. Cuando los efectos de un cargamento han sufrido avería se reducen los derechos que devengan á la Hacienda pública en proporcion al daño que han sufrido los jéneros; no es el objeto de esta obra esponer toda la tramitacion de los espedientes de tal clase y sí únicamente manifestar que á tenor de los artículos 139, 140 y 142 de las Ordenanzas jenerales de la Renta de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (1) para que pueda tener lugar este justo beneficio á favor de los cargadores, es indispensable que el capitan esprese, al dar el mani-

(1) Art. 139. Para que pueda tener efecto la reduccion de derechos por avería, serán necesarios los requisitos siguientes:

1.° Que el capitan ó patron esprese en el manifiesto de su cargamento que ha hecho protesta, ó que se propone hacerla luego que baje á tierra, de haber sufrido ó de presumir avería por acontecimiento de mar.

2.° Que la protesta ó el acta para justificar la avería se presente por el capitan ó patron que corriere temporal, ó que considere que la carga tiene daño ó avería, en el primer puerto donde arribe, dentro de las veinticuatro horas siguientes á su llegada, y que se ratifique dentro del mismo término luego que llegue á su destino. Procederá en seguida á la justificacion de los hechos, y no podrá abrir las escotillas hasta quedar evacuada aquella.

3.° Que el capitan ó patron, y en su defecto el consignatario del buque, entregue al administrador de la aduana un testimonio, en forma legal, de la protesta, dentro de los tres dias siguientes al de la fecha del manifiesto, si el barco hubiere sido admitido desde luego á libre plática, ó dentro de las cuarenta y ocho horas posteriores al permiso de la sanidad para comunicar con el puerto donde se hallare la aduana.

4.° Que el dueño, consignatario, ó interesado en las mercancías, tomando todos los conocimientos que estime necesarios acerca del estado esterior de los cabos, sin abrirlos ni fracturarlos, desde que se pongan sobre la cubierta del buque conductor, para trasbordarlos á las embarcaciones de alijo hasta su entrada en la aduana, ó en los almacenes del depósito, presente al administrador, veinticuatro horas despues de entrado ó presentado el último cabo de su pertenencia, una nota

fiesto, que ha hecho, ó que se propone hacer protesta de avería, la que deberá realizar dentro las veinte y cuatro horas de su llegada al puerto, presentándola al administrador de la aduana dentro los tres dias, y llenando las demás formalidades que espresan las enunciadas disposiciones; en la intelijencia que no cumpliéndose debidamente, no podrá reclamarse disminucion de derechos por causa de avería, ni admitirse en su equivalencia otra justificacion alguna.

29. III. Por el decreto de Cortes de 12 de octubre de 1837 (2) al objeto de fomentar la construccion naval se prohibió la reparacion en el extranjero de las averías que hubiesen sufrido los buques españoles, esceptuando los casos de grave necesidad que debe acreditarse ante el cónsul en los términos que son de ver de dicho decreto.

30. Habiéndose dudado si estas disposiciones comprendian á los buques de vapor con casco de hierro, se resolvió la duda afirmativamente en Real órden de 16 de octubre de 1847.

31. Con motivo de haber reparado el *Primer Gaditano* en Marsella, averías que tenia en España en contravencion á la espresada ley, en Real órden de 30 de marzo de 1848 (3), al efecto de evitar la repeticion de casos iguales, se mandó que los cónsules intervenieran en la reparacion

espresiva de las marcas y de los números de los bultos donde crea ó sospeche que hay avería. Igual manifestacion estampará en el ejemplar de la declaracion del consignatario que debe conservar en su poder.

Y 5.° Que en los documentos mencionados se espresen las causas ó acontecimientos de mar que pudieron producir el demérito de la mercancía que se presente al adeudo.

Art. 140. El término de veinticuatro horas, de que trata el requisito 4.° del artículo anterior, se contraerá á las mercancías que se declaren para su inmediato despacho.

En las destinadas á depósito se concederán treinta dias para que el consignatario dé los avisos oportunos respeto á las averías reconocidas ó presumidas en los cabos.

Art. 142. Sin estar cumplidas todas las formalidades prevenidas no deberá alegarse que ha habido avería, ni admitirse ninguna otra justificacion de cualquier especie que sea, ni concederse reduccion alguna de derechos.

Los comestibles y sustancias medicinales que hayan tenido avería, no podrán ser admitidos á consumo, sin que preceda la declaracion de la autoridad competente de sanidad, en que se acredite que el daño recibido no perjudicará á la salud. *Ord. gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(2) Véase la nota 1 páj. 1.

(3) Por el Ministerio de Marina se ha dirijido á este de Estado, con fecha 30 de marzo último, la comunicacion siguiente: «He dado cuenta á S. M. de un espediente instruido á consecuencia de la carta del cónsul de España en Marsella, de 27 de julio de 1846, en la que, al participar la llegada á aquel puerto del vapor *Primer Gaditano*, su capitan D. Salvador Guerra, espresaba que este habia hecho en aquella cancillería la protesta de hallarse el buque haciendo agua en abundan-

de aquellas averias que hubiesen podido remediarse en España, y enviasen notas de los efectos empleados en ella para que se exijieran á los capitanes los derechos que hubieran devengado aquellos á su introduccion en España y además una multa del duplo de aquellos derechos, y de la tercera parte del coste de la mano de obra, como pena por las in-

cia y con necesidad de pronta carena, por lo cual habia tenido que dar su consentimiento, forzado por las circunstancias, para que entrase en dique, no obstante que de la referida protesta aparecia que el vapor hacia ya agua antes de salir de Barcelona; y por tanto consultaba varias dudas que se le ofrecian para los casos de igual naturaleza que pudieran ocurrir en lo sucesivo. Enterada S. M. de dicha carta, y de los dictámenes que sobre el particular han dado la estinguida junta de direccion de la Armada y el consejo Real en pleno, conformándose con la opinion de este último, se ha servido resolver: 1.° Que evidenciándose por el diario de bitácora del capitan del vapor *Primer Gaditano* que este buque comenzó á hacer agua en el tránsito de Valencia á Barcelona, cuya avería iba en aumento en este último puerto, lo cual demuestra su resolucion de carenarlo en Marsella, contraviniendo á sabiendas, y con toda premeditacion, al artículo 5.° de la ley de 28 de octubre de 1837; obligando al cónsul español á autorizar la carena, por no dar lugar á que el buque se estacionara allí sin poder salir á la mar, no debe tolerarse que el perjuicio inferido á la Hacienda pública, privándola de los derechos que habrian devengado los efectos empleados en la carena, quede sin resarcimiento; y que para que este se verifique, se prevenga al mencionado cónsul de España en Marsella que averigue el valor de aquellos efectos y remita la correspondiente liquidacion, á fin de que por su resultado se exijan del indicado capitan los derechos que habrian devengado á su introduccion en España. 2.° Que respeto á la consulta hecha por el mismo cónsul acerca de las dudas que se le ofrecian para los casos de igual naturaleza que pudieran ocurrir en lo sucesivo, estando terminante el artículo 5.° de la citada ley, sobre la prohibicion de carenarse los buques españoles en países estranjeros, fuera de los tres casos que en el mismo artículo se esceptúan, debe obrar conforme á esta disposicion, sin que haya motivo de duda sobre su inteligencia y cumplimiento, á que debe contribuir puntualmente en la parte que le corresponde. 3.° Que como lo ocurrido con el vapor *Primer Gaditano* manifiesta la facilidad con que se frustra la observancia de la referida ley, pasando los buques españoles á repararse en los puertos estranjeros, sin que para evitarlo se haya tomado hasta el dia medida alguna eficaz, pues que en la espresada ley no se prescriben penas para los contraventores, de lo que resulta que una vez fondeado en puerto estranjero un buque español con avería gruesa que no le permita salir á la mar, aun cuando se hubiese manifestado en punto que le permitiese arribar á puerto español, el cónsul tiene por necesidad que autorizar la reparacion, sin embargo de prohibirla la ley; porque de lo contrario el buque quedaria estacionado indefinidamente en el puerto de su arribada, á fin de evitar este abuso y para que la ley se cumpla, cuando los cónsules se vean en la necesidad de permitir la reparacion de los buques españoles, fondeados en los puertos estranjeros, no obstante que hubiesen debido hacerla en los de España, se reserven una intervencion rigorosa en todos los gastos que en ella se causen, así de materiales, como de mano de obra, llevando cuenta formal, de que remitirán copia certificada á este Ministerio para que por la Comandancia de Marina de la provincia á que corres-

fracciones de ley, de la cual se dará una parte al cónsul y dos á la Marina. Al remitir estas cuentas deben verificarlo igualmente de un testimonio en que se acredite la carena que se haya dado al buque segun lo previene el decreto de Cortes arriba citado, y se recordó en Real órden de 2 de agosto de 1850 (1).

32. En Real órden de 20 de junio de 1853 en contra de lo hasta aquí dicho se autorizó á la casa de Bofill y Martorell para que los vapores de su propiedad *Tarsis* y *Pelayo* pasaran á componerse á los puertos estranjeros interin no se estableciesen en España diques á propósito; pero habiendo la Sociedad de Navegacion é Industria, fundada en las propias

ponda se exijan al capitan y al propietario del buque, mancomunadamente, los derechos que habrian devengado á su introduccion en España los artículos empleados en su reparacion, reintegrándose su importe á la Hacienda pública; y que además se les imponga como pena de la infraccion de la ley, una multa equivalente al duplo de aquellos mismos derechos y á la tercera parte del costo que haya tenido la mano de obra de reparacion. 4.° Y por último que el importe de la multa de la mano de obra se aplique por terceras partes, dos de ellas á la marina y la otra al cónsul por vía de indemnizacion de vijilancia. Todo lo que comunico á V. E. de Real órden para que se sirva espedir las convenientes á fin de que tenga cumplimiento en lo que corresponde á los cónsules de S. M. en el estranjero.» De la propia Real órden comunicada por el Sr. Ministro de Estado, lo traslado á V. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. muchos años. Madrid 3 de abril de 1848.

(1) Trasladada al Consejo Real para que manifestase cuanto se le ofreciese y pareciese la comunicacion de V. E. de 6 de julio último verificándolo de otra del cónsul español en Amberes, su fecha 24 de junio anterior, participando la carena que habia verificado en aquel puerto la goleta mercante española nombrada *Vizcaitarra*, me manifiesta el Vicepresidente en 8 del actual lo que sigue.—«En cumplimiento de lo prevenido en la Real órden comunicada por V. E. al Secretario jeneral en 11 de julio último, esta seccion se ha enterado de la comunicacion del Ministerio de Estado y cuentas que le acompañan, referentes al importe de la carena que en el puerto de Amberes, ha verificado la goleta española mercante nombrada *Vizcaitarra* de la matrícula de Bilbao, y como la comunicacion del espresado cónsul no sea suficiente para graduar la responsabilidad en que pueda haber incurrido el capitan de la goleta, D. José Ignacio Arruza, entiende la seccion debe reclamarse del cónsul de S. M. en Amberes un duplicado de testimonio de que se hace mérito en el artículo 7.° de la ley de 28 de octubre de 1837.—Lo que por acuerdo de la seccion y con devolucion del espediente tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. para la resolucion de S. M.»—Y al trascribirlo á V. E. á los fines oportunos por el Ministerio de su digno cargo, me ordena S. M. (q. D. g.), en atencion á que son repetidas las reclamaciones que el referido consejo hace de iguales documentos, significarle su Real voluntad, de que se previniese á todos los cónsules españoles, que al remitir las cuentas y demás documentos que prefija la Real órden de 30 de marzo de 1848, circulada por V. E. en 3 de abril siguiente lo verifiquen de una copia del testimonio que previene el artículo 7.° de la ley de 1837 ya indicada. Dios, etc. Madrid 12 de agosto de 1850.

razones, pedido, que interin no se habilitasen diques para el servicio público se consienta á los buques de la misma efectuar sus reparaciones y carenas en Marsella, se le denegó en Real órden de 23 de octubre de 1854 (5) mandando pasasen al varadero de particulares que existe en los caños del Trocadero, el cual se dice cuenta con los elementos necesarios para toda clase de reparaciones y que por sus dimensiones puede recibir buques de ciento cincuenta y siete piés de quilla, con calado de

(5) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia promovida por la sociedad de Navegacion é Industria de Barcelona en solicitud de permiso para que el vapor «Cid,» de su propiedad, sea reparado en los diques de Marsella, y se declare que interin no se habiliten en España diques para el servicio público se consienta á los buques de la espresada sociedad efectuar sus reparaciones y carenas en los referidos de Marsella. Enterada S. M. y considerando, primero: que el varadero de particulares que existe en los Caños del Trocadero está completamente corriente y en disposicion de recibir los buques que se presenten á verificar obras. Segundo: que puede admitir buques de vela ó de vapor hasta mil toneladas. Tercero: que es á propósito y cuenta con los elementos necesarios é indispensables para las reparaciones de los de vapor, y cuarto: que el largo estremo de E. á O. que puede recibir es de ciento cincuenta y siete piés de quilla, en cuya dimension puede entrar todo buque que cale ó pueda ponerse en 7 piés de proa y 14 de popa. Visto el artículo 5.º de la ley de 26 de octubre de 1837 que prohibe la carena de buques españoles en paises estranjeros, se ha servido resolver S. M., de conformidad con el dictámen de la junta consultiva de la Armada que el vapor «Cid» verifique las obras que necesite su casco en dicho varadero; y que en lo sucesivo todos los que se hallen en el caso de carenar ó repararse se dirijan al mismo, y si por estar ocupado ó por otra causa que motive la no admision del encargo, no pudieran hacerse en él las obras que se pidieren, ó la demora en la espera para verificarlas en el espresado varadero ocasionase perjuicios á las empresas ó dueños de los vapores, se hagan constar dichos estremos por medio de certificado de los directores de aquel establecimiento, debiendo en cualesquiera de estos casos acudir el propietario del buque al Gobierno para la resolucion conveniente, con el referido certificado, estampando al pié del mismo, por el Comandante de Marina del punto en que estuviese la embarcacion, nota espresiva de la clase de obra que necesite, pues solamente en los casos estremos y de imposible ejecucion en el pais, es cuando, prévia la debida justificacion, puede otorgarse el permiso de pasar al estranjero, prescindiendo de la ley. Al propio tiempo, y consecuente á los principios que ván consignados, ha tenido á bien S. M. declarar derogada la Real órden de 20 de junio de 1853, por la que se autorizó á la casa de Bofill y Martorell de Barcelona para que los vapores de su propiedad *Tharsis* y *Pelayo* pasasen á componerse á los puertos estranjeros, interin no se estableciese en los nacionales algun dique con las condiciones para esta clase de buques; respeto á que en el Trocadero pueden practicarse en seco las obras que necesiten sus cascos. De Real órden lo digo á V. E. para su inteligencia, noticia de los interesados y circulacion á los efectos de su cumplimiento, contestando á su oficio número 956 de 25 de agosto último. Dios, etc. Madrid 23 de octubre de 1854.

siete de proa y catorce de popa; y que si el varadero se hallase ocupado por mucho tiempo, con certificacion de sus directores se acudiese al Gobierno espresando la reparacion que se necesitaba, la cual en este caso se permitiria practicar en el estranjero, y derogándose la Real órden de 20 de junio de 1853 que se ha dicho autorizó la reparacion en el estranjero de los vapores *Tarsis* y *Pelayo*. Quizás no pensó el Gobierno en los graves perjuicios que sufriria la navegacion si los navieros debian esperar la resolucion de un espediente, mientras su buque se hallase en el puerto dándole gasto en vez de producto. Pero ya porque el limpiar los fondos no es obra de maestranza, y ya tambien porque los vapores que se dejan espresados miden mas de los ciento cincuenta y siete piés de eslora que es el máximo de la cabida del varadero del Trocadero, en Real órden de 4 de abril de 1855 (6) se les permitió hacer dicha limpieza y arreglo del hélice en los puertos estranjeros, así como para hacer todas aquellas reparaciones que por razon de su calado no pudieran practicarse en España, lo que puede servirde regla á los demás en casos análogos.

33. Habiéndose solicitado permiso para cambiar las calderas de los buques de vapor en el estranjero, bajo pretesto de que faltaban talleres en España, en Real órden de 9 de octubre de 1854 se negó esta solicitud y se mandó que los buques fuesen á cambiarlas en los talleres del Nuevo Vulcano establecidos en Barcelona. Como esta órden privaba á los navieros de elejir aquellos que mas les convinieran, acudió al Go-

(6) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia que la casa de Bofill y Martorell de Barcelona ha promovido, pidiendo que los vapores de hierro con máquinas de hélice de su propiedad «Tharsis» y «Pelayo» puedan pasar á los diques estranjeros, siempre que lo necesiten para limpiar sus fondos y arreglar su hélice, mientras que en España no los haya con capacidad para admitir los mencionados buques. Enterada S. M. y de conformidad con el dictámen facultativo de la Junta Consultiva de la Armada, visto que estos vapores por sus grandes dimensiones no pueden entrar en el varadero de particulares que existe en los Caños del Trocadero, que solamente puede admitir buques de 157 piés de eslora con calado de 7 de proa y 14 de popa, se ha servido resolver, que los espresados vapores «Tharsis» y «Pelayo» y los pertenecientes á otras empresas ó particulares que navegan en el Mediterráneo y se hallen en igual caso puedan pasar á recorrerse al estranjero, con la espresa condicion de justificarse las composiciones que sean de imposible ejecucion en el país ante el Comandante de Marina del punto en que estuviere la embarcacion, espresándose sus dimensiones y la clase de obra que necesita; dando dichos jefes cuenta circunstanciada de todo al Gobierno para que recaiga, si corresponde, el permiso de pasar al estranjero. En la intelijencia de que estas concesiones solo tendrán lugar ínterin que en los puertos nacionales del Mediterráneo no se establezca algun dique ó varadero que reuna las condiciones indispensables para que esta clase de buques puedan practicar en seco las obras que necesiten. De Real órden lo digo á V. E. como resultado de su oficio número 270 de 8 de marzo pasado á los efectos correspondientes, y circulacion para los de su cumplimiento. Dios, etc. Madrid 4 de abril de 1855.

bierno la casa de Martorell y Bofill, y por Real órden de 25 de noviembre de 1854 (7) se declaró que podian libremente renovarse las calderas en cualquiera otros talleres españoles, pues el ánimo del gobierno en cumplimiento de la ley era no se hiciese en el estranjero mas que lo que se justificara no haber podido practicarse en el pais, en los términos arriba indicados.

34. En contra de lo referido debe manifestarse que por Real órden de 16 de octubre de 1857 (8) se aprobó la conducta del cónsul español

(7) Tomando la Reina (q. D. g.) en consideracion una solicitud que ha promovido la casa de Bofill y Martorell de Barcelona, pidiendo quede sin efecto la Real órden de 9 de octubre pasado en todo lo relativo á que los vapores que navegan en el Mediterráneo verifiquen el renuevo de calderas y demás reparaciones que necesiten sus máquinas, en los talleres de la fábrica que existe en aquella ciudad con el nombre de Vulcano: S. M. partiendo del principio establecido en la ley de 1.° de noviembre de 1837 que prohibe la carena de buques españoles en paises estranjeros, y en aclaracion á la referida Real órden cuyo espíritu únicamente se contrae á dar impulso y estímulo á la industria nacional, que cuenta ya con algunos elementos para esta clase de obras, sin que en manera alguna haya sido su objeto establecer privilejios en favor de determinada empresa, se ha dignado resolver, en vista de que en dicha ciudad existen varios establecimientos y talleres de calderería y maquinaria, que tanto los vapores que posee la mencionada casa recurrente de Bofill y Martorell, como los de cualesquiera otras empresas ó particulares, puedan hacer las reparaciones de sus máquinas y el renuevo de calderas, no solo en la espresada fábrica del Vulcano sino en cualesquiera de las otras que se hallen establecidas, bien sea en Barcelona ó en otro punto del Reino: pasando únicamente al estranjero, en los casos estremos y de imposible ejecucion en el país, para lo cual, prévias las debidas justificaciones de los dueños de los establecimientos, dadas en la forma prescrita en aquel Real mandato, y anotadas por el Comandante de Marina del punto en que estuviese la embarcacion con las aclaraciones convenientes respeto á la obra que necesite, deberá acudirse al Gobierno para obtener si corresponde el permiso de pasar al estranjero, prescindiendo de la ley. Lo que digo á V. E. de Real órden para su intelijencia y circulacion á los fines de su cumplimiento. Dios, etc. Madrid 25 de noviembre de 1854.

(8) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la Real órden que fué comunicada por ese Ministerio de Estado á este de Marina en 7 de setiembre pasado, trasladando despacho del cónsul de España en Liverpool en que al participar las reparaciones que se han hecho en dicho puerto por los motivos que espresa al vapor mercante español casco de hierro nombrado «Duero,» á consecuencia de una tocada en las rocas de la playa de Tamarin, espone la necesidad de que se dicte una medida jeneral para casos de esta naturaleza; y S. M., de conformidad con el dictámen de la Direccion jeneral de la Armada, se ha servido aprobar la autorizacion que dió el referido cónsul para verificar la espresada obra de reparacion: y que en lo sucesivo, se hagan aplicables á los buques de vapor las mismas reglas ordinarias establecidas para los de vela en aquellos casos. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 16 de octubre de 1857.

en Liverpool que autorizó la reparacion en aquel puerto de una avería sufrida por el vapor *Duero* en las costas de España.

35. De todos modos, los aranceles vijentes en su regla 30 (9) declaran perdido el beneficio de bandera á los buques que fuera de los casos y en la forma que previene recibieren carenas en puerto estranjero. Acerca el modo de conducirse los cónsules españoles en el estranjero, véase la Real órden de 13 diciembre de 1852 que es la nota 12 páj. 13, y la instruccion que le sigue.

36. Acerca la entrada de buques en los varaderos, téngase presente que los que se hallan en la bahía de Cádiz deben repararse en el del Trocadero, no debiendo consentirse su entrada en el arsenal de la Carraca mas que en los casos en que por su mucho calado no puedan entrar en él ó que hayan de sufrir mucha detencion atendido el número de los que hayan de entrar antes, conforme la Real órden de 21 de enero de 1856 (10). En punto á entrada en diques ó varaderos, no se admite

(9) Art. 30. Renuncia el beneficio de bandera todo buque español que, sin necesidad urjente, calificada ante el cónsul de S. M. C., recibiere carena en puerto estranjero, ó hiciere mas obras de reparacion y recorrida que las puramente indispensables para regresar sin riesgo á un puerto del reino. Tales son: 1.ª Haber sufrido en la mar una gruesa avería por temporal ó abordaje, sin poder arribar á puertos de los dominios españoles. 2.ª Haber varado á la entrada ó salida de un puerto ó fondeadero estranjero ó en sus costas, y haber sufrido abordaje ó avería por temporal dentro del mismo. Y 3.ª Haber permanecido dentro de un puerto ó fondeadero estranjero, cuando menos un año, por causas que imposibilitaren la salida ó por incidente de guerra. *Aranceles de Aduanas para* 1859.

(10) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la instancia en que D. Antonio Zulueta, arrendatario del carenero mercante del Trocadero, solicita que en ningun caso se facilite dique en el arsenal de la Carraca para buques mercantes, sino en aquellos en que se haga constar por certificacion suya que el buque solicitante no puede por su tamaño hacer uso del varadero; y considerando que si bien la empresa del carenero merece una proteccion y solicitud de parte de las autoridades que la hagan prosperar para que pueda hacer mejoras en bien de todos, no por eso pueden ni deben desatenderse las necesidades que frecuentemente ocurren á la marina mercante, ni sacrificarse á marineros y cargadores en un puerto de vasto comercio y concurrencia donde arriban embarcaciones del Mediterráneo, que no teniendo ausilio de puerto ni de carenero en las costas de su litoral, acuden al de Cádiz, donde esperan encontrar todos los recursos que puedan necesitar, se ha dignado S. M. resolver que antes de facilitarse á ningun buque mercante el ausilio de uno de los diques del arsenal de la Carraca manifieste el representante de la empresa del carenero si puede ó no subir al varadero, si este se halla ó no ocupado y el número de buques que estén esperando turno en caso de haberlos; y si de estas noticias resultase que hay imposibilidad de que el buque por su calado suba al varadero, ó que seria mucha la detencion que tendria que sufrir por efecto del número de los que estuvieran esperando turno, que el Capitan jeneral del departamento de Cádiz conceda desde luego el ausilio del dique, negándolo en caso contrario; que sea árbitro asimismo el enunciado jefe de conceder el ausilio de

primacía; á cada buque que lo solicite se le dá una papeleta numerada y entra cuando le corresponde; en la intelijencia, que si falta, pierde el turno según se dispuso en Real órden de 7 de julio de 1856 (11). Por último téngase presente que destinados los arsenales para la marina de guerra, solo pueden trabajarse en ellos para la mercante, los efectos que no sea absolutamente posible hallar en el país, con arreglo á la Real órden de 14 de setiembre de 1857 (12).

AYUDANTES DE MARINA. Los ayudantes son la autoridad principal de marina en los respectivos distritos, tanto para lo gubernativo co-

dique en aquellos casos que reclamen urjencia incompatible con las demoras anexas al varadero, ó porque sea perjudicial la descarga si fuese indispensable alijar el buque para ponerlo en calado proporcionado; y por último que derima las cuestiones que puedan suscitarse entre los marineros y la empresa del varadero sobre la posibilidad y suficiencia de este para suspender un buque, oyendo, cuando lo creyere oportuno, el dictámen de los injenieros del arsenal si espusieren los capitanes ó marineros que habia riesgo de averías de que no fuera responsable el carenero. Dígolo á V. E. de Real órden para noticia del Almirantazgo y fines consiguientes. Dios, etc.—Madrid 21 de enero de 1856.

(11) Enterada la Reina (q. D. g.) de una instancia de D. Bruno Herce, del comercio de la Coruña, en solicitud de que se anule una disposicion de V. E. sobre derecho de primacía para subir al varadero de aquel punto las corbetas *N. Luisa* y *Perla*, S. M. de conformidad con el Almirantazgo se ha dignado aprobar la determinacion de V. E. Es además la voluntad de S. M. que sea separado de su destino el maestro de bahía de la Coruña que tan abiertamente ha faltado á las órdenes que le dió el Comandante de Marina; y como no esté bastante claro el derecho que asista á la *Perla* para subir antes que la *N. Luisa* y que esta clase de competencias son de índole que pueden dar lugar á abusos de mucha consideracion, se ha dignado resolver que en lo sucesivo cuando los comandantes de Marina ó capitanes de puerto deban conceder licencias al objeto de varar embarcaciones ú otros equivalentes lo hagan por medio de papeletas numeradas que señalen el órden en que han de verificarse estas operaciones; bien entendido que si al corresponderle el turno á una embarcacion no estuviese lista para hacer uso de su derecho lo perderá desde luego ocupando su lugar la que le sigue en numeracion. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y fines consiguientes. Dios, etc. Madrid 7 de julio de 1856.

(12) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la comunicacion de V. E., número 3135, de 28 del pasado, trasladando la que le habia dirijido el Capitan jeneral del departamento de Cartajena, haciendo presentes los inconvenientes que se presentaban con la ejecucion en aquel arsenal de las obras que pedian los particulares y S. M., en vista de cuanto dicha autoridad espresa, se ha dignado resolver que en los arsenales de la Marina no se elaboren para particulares mas efectos que aquellos que no sea absolutamente posible hallar en el país y que seria por tanto necesario traer del estranjero, y que tampoco se efectúen mas composiciones de efectos que las requieran, que aquellas que no puedan hacerlo los obradores y talleres particulares situados dentro de los límites de las respectivas provincias. Dígolo á V. E. de Real órden para su noticia y circulacion. Dios, etc.— Madrid 14 de setiembre de 1857.

mo para lo judicial, conforme lo declara el art. 15, tít. 3, Ord. de Mat. (1); los nombraba el Ministro de Marina á propuesta del comandante de la respectiva provincia hecha por conducto del Capitan jeneral del departamento segun lo dispuesto por el artículo 9, tít 1. Ordenanza de Mat. (2); pero en el dia son de nombramiento real por haberse dispuesto de esta suerte en Real órden de 18 mayo de 1812 y gozan los sueldos que señala la de 18 junio de 1816 y además el sobresueldo que fija segun la importancia de la ayudantía el art. 16 del reglamento orgánico del servicio pasivo de la Armada de 19 julio de 1858 (3), en el cual asimismo se determina la graduacion militar que corresponde á cada ayudantía, y se

(1) Art. 15. Los ayudantes de los distritos en que se dividirán las provincias ó partidos, ejercerán en ellos la jurisdiccion militar de Marina al tenor de lo prevenido en este tratado; y tendrán el mando, gobierno y direccion de toda la jente de mar y maestranza, bajo las órdenes de sus respectivos comandantes que obedecerán en todo dándoles puntual noticia de las novedades que ocurran en los asuntos de su encargo; y serán vocales de la junta de propios en el pueblo de su residencia. *Tít.* 3, *Ord. de Mat.*

(2) Art. 9.° Las ayudantías de los partidos y distritos las proveerá por sí el jefe superior de mi Armada, y con mi aprobacion espedirá el título ó nombramiento correspondiente al que elijiere para semejantes destinos, para los cuales formará la propuesta el comandante principal, dirijiéndola por mano de su Capitan jeneral; y lo mismo se practicará para la remocion cuando hubiere causas justas que la dicten. *Tít.* 1. *Ord. de Mat.*

(3) Art. 16. Los abonos que habrán de hacerse á todos los funcionarios militares del servicio de tercios por sobresueldos, alquiler de oficinas, gastos de escritorio y de revistas, deberán ceñirse estrictamente á las sumas que se las asignan en la siguiente plantilla:

A los comandantes principales por escritorio é impresion de estados, 6,000 reales vellon en Europa.—A los comandantes de los tercios de Barcelona y Cádiz, 16,000 id. id.—A los de Málaga, Sevilla, Ferrol, Santander, Cartagena, Valencia, Mallorca y provincia de la Habana, 15,000 id. y 1,000 pesos fuertes en América.—A los de Vigo, San Lúcar, Alicante, Tarragona, Coruña, Gijon y Santiago de Cuba que reunen los emolumentos de la capitanía del puerto, 3.600 id. id. y 360 id. id.—A los de Aljeciras, Almería, Huelva, Villagarcía, Ribadeo, Mataró, Palamós, Tortosa, Mahon, San Juan de los Remedios y Nuevitas, en el mismo concepto, 6,000 id. id. y 600 id. id.—A los de Canarias, Bilbao, San Sebastian é Ibiza, 4,400 id. id.—A los sargentos mayores. 4,000 id. id.—A los segundos comandantes, jefes de detall en los tercios y provincias, 4,000 id. id. y 400 pesos fuertes en América.—A los primeros ayudantes de los tercios y segundos de las comandancias principales y de la de Barcelona siendo tenientes de navío ó capitanes efectivos, con escepcion del de Valencia, que lo será de la capitanía del puerto del Grao, 3,000 id. id. y 300 id. id.—A los segundos ayudantes de los tercios tercero y cuarto de Barcelona y primero de las comandancias de provincias, 2,000 id. id. y 200 id. id.—A los ayudantes de todos los distritos, 1,400 id. id. y 140 id. id.

En estas asignaciones no se incluyen los haberes de los escribientes de las comandancias, cuyo pago será de cuenta del Estado. *Real órden de* 19 *julio de* 1858.

establece el sistema gradual de ascensos. Segun este reglamento el empleo de ayudante no pertenece ya á la carrera activa, lo que en este punto no es mas que una corroboracion del art. 14, tít. 3, Ord. de Mat. (4) y de otras diversas reales órdenes.

2. En el caso de ausencia ó vacante del ayudante, suple su falta el asesor del mismo, segun Real órden de 21 de enero de 1816 (5) que volvió á circularse por la de 7 de mayo de 1859 (6) al departamento de Cartajena con motivo de haber reclamado el asesor de Vinaroz el abono de sueldo que le correspondia por este servicio.

3. Aun cuando sus atribuciones judiciales no sean muchas, no obstante para su mejor y mas acertado desempeño, tienen á su inmedia-

(4) Art. 14. Seguirán la misma suerte los oficiales subalternos que sirvan las ayudantías de los distritos, y no se admitirán los recursos para volver á la carrera activa, á no mediar alguna causa especial para ello. Pero los capitanes jenerales podrán destinar á consulta de los comandantes principales los oficiales que sean necesarios, para que en calidad de ayudantes de los comandantes de los tercios y partidos sirvan temporalmente á su inmediacion, empleándose en los objetos propios del destino con el fin de que adquieran así los conocimientos convenientes, á los cuales relevarán en los plazos que les parezca, para que su alternativa haga mas jeneral dicha instruccion: comunicando los avisos correspondientes al comandante principal, quien deberá pasarlos á los de los tercios. *Tít. 3, Ord. de Mat.*

(5) El rey vista la consulta de V. S. sobre el abono que deba hacerse al asesor de Tarifa D. Juan Gutierrez, y en jeneral á todos los asesores de distritos de Marina por el tiempo que desempeñen interinamente las respectivas ayudantías militares, y oido el parecer del Supremo Consejo del Almirantazgo, en su conformidad se ha servido resolver que les corresponda el de quince escudos mensuales señalados por Real órden de 16 de agosto de 1785, mediante á que librando su subsistencia en el honorario de su profesion, cuyos productos minora necesariamente esta nueva ocupacion, la equidad dicta dispensarles esta recompensa. De Real órden lo comunico á V. S. para su conocimiento, notoriedad y demás fines consiguientes. Dios, etc. Palacio 21 de enero de 1816.

(6) Habiendo dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia promovida por el asesor del distrito de Marina de Vinaroz, D. Domingo Adell y Reverter, que remitió el Capitan jeneral del departamento de Cartajena en carta número 1296 de 7 de agosto último, solicitando se le abonara el sueldo correspondiente al tiempo que estuvo desempeñando la Ayudantía de aquel distrito, como se verificaba en el departamento del Ferrol con todos los de su caso, y resultando de los antecedentes reunidos en este Ministerio que no estaba comunicada al departamento de Cartajena, la Real órden de 21 de enero de 1816, por la cual se abonan quince escudos mensuales, á los asesores que desempeñan los destinos de ayudantes de los distritos de matrícula, en los demás departamentos, se ha dignado resolver S. M. se remita copia de la misma, al ordenador del departamento de Cartajena, para que sus prescripciones se apliquen al citado asesor de Vinaroz D. Domingo Adell y Reverter, sirviendo de regla para lo sucesivo en semejantes casos. De Real órden con inclusion de copia de la citada, lo digo á V. S. á los fines prevenidos. Dios, etc. Madrid 7 de mayo de 1859.

cion un asesor letrado con arreglo al art. 28, tit. 1, Ord. de Mat. (7). Este le nombraba el Comandante de la provincia; pero á tenor del Real decreto de organizacion del cuerpo jurídico de la Armada de 8 de abril de 1857 (8) lo ejecutaba el Director jeneral de la Armada á propuesta del Capitan jeneral y prévios informes de los comandantes de los tercios ó provincias respectivas dando cuenta de su nombramiento al Gobierno y al Tribunal Supremo de Guerra y Marina; pero en el dia con arreglo á la Real órden de 8 de enero de 1858 (9) lo efectúa por sí el mismo Capitan jeneral. Tiene tambien á su inmediacion un escribano nombrado por el comandante de la respectiva provincia, debiendo practicarse esclusivamente por ellos todas las actuaciones que se promovieren esceptuándose solo aquellas que por escepcion legal no puedan formar. Estos funcionarios no tienen sueldo alguno, siendo su sola recompensa el goce de fuero de marina, el que se les considere este servicio como mérito para obtener las fiscalías y asesorías de segunda clase conforme el arriba citado decreto orgánico de 8 de abril de 1857, debiendo saberse que por este decreto vino á quedar derogado en su última parte el artículo 28, tit 1, Ord. de Mat. (10), en cuanto permitia á los asesores exijir derechos conforme á arancel, en los negocios en que actuasen. Cuando los asesores desean ausentarse de su distrito no necesitan real licencia conforme la Real órden de 3 de enero de 1850 (11). En los distritos

(7) Art. 28. Para los distritos nombrará el comandante de la provincia, con noticia del comandante principal, y aprobacion del Capitan jeneral del departamento, un abogado íntegro y hábil de los establecidos en el pueblo, con quien el ayudante respectivo pueda asesorarse para las providencias y actuaciones que se ofrecieren, y habilitará del mismo modo á un escribano de intelijencia é integridad que se encargue de las dilijencias de su oficio. Uno y otro gozarán del fuero de Marina y emolumentos de arancel, pero sin sueldo alguno: en la intelijencia de que el buen desempeño de estos encargos les servirá de mérito para aspirar á la auditoría ó escribanía de la provincia. *Tít.* 1, *Ord. de Mat.*

(8) Véase la nota 3 páj. 101.

(9) Véase la nota 1 páj. 43.

(10) Véase la nota 7 de esta misma voz.

(11) He dado cuenta á la Reina Nuestra Señora de la carta número 522 de 22 de noviembre último del comandante jeneral de Marina del departamento del Ferrol acompañando instancia de D. Juan Valdés Castillo, asesor del distrito de Llanes, en solicitud de cuatro meses de licencia para Castilla, con objeto de restablecer su salud: y S. M. (q. D. g.), al acceder á esta solicitud ha tenido á bien resolver que no siendo los asesores de los distritos militares de Marina de nombramiento real, y sí de los comandantes jenerales de los departamentos que con arreglo á ordenanza los nombran y separan segun lo tienen por conveniente, dichos comandantes jenerales están facultados por sí para dar las licencias temporales que aquellos funcionarios soliciten.—Dígolo á V. E. por Real órden á los fines oportunos. Madrid 3 de enero de 1850.

de copiosa matrícula en la que por consecuencia son mayores las atenciones del servicio debe haber tambien alguaciles cuyos nombramientos, cualidades y deberes son los mismos que para las comandancias de provincia.

4. Los ayudantes de marina forman las dilijencias de testamentaria é inventario, y deben procurar que en las escribanías de su dependencia se conserven los autos que hubiesen formado al efecto y puedan aprovechar á aquellos á quienes conviniere, segun se dispone en el art. 24, tít. 6, Ord. de Mat. (12).

5. En los demás asuntos civiles se halla limitada su autoridad á procurar el mútuo arreglo de las partes por medio de conciliaciones verbales, sin aparato alguno de juicio; y si este medio no produce el resultado que se desea, entonces debe remitirlos ante el comandante de la provincia para que judicialmente diluciden sus diferencias, en conformidad á lo prefijado en el art 35, tít. 1, Ord. de Mat. (13), á menos que el asunto no pase de 500 rs. vn., pues entonces podria entender en él en conformidad á la Real órden de 10 de junio de 1832 (14).

(12) Art. 24. Han de ser los comandantes de las provincias y ayudantes de sus respectivos distritos jueces privativos de los testamentos y abintestados de cuantos gocen el fuero de Marina, y no se hallaren empleados en el servicio activo de mis bajeles, y de sus viudas mientras permanezcan en este estado, sin intervencion alguna de las justicias ordinarias; observándose por los espresados jefes y subalternos en este punto cuanto está mandado por las ordenanzas, decretos y reales órdenes posteriores; cuidando de que en las escribanías de Marina de los respectivos pueblos se conserven todos los instrumentos con el órden y claridad conducente á satisfacer las dudas, y evitar los pleitos que en lo sucesivo pudieran suscitarse. *Tít. 6.º, Ord. de Mat.*

(13) Art. 35. Los ayudantes de los distritos en materias contenciosas, bien instruidos de las razones de una y otra parte, procurarán reconciliarlas proponiendo el medio que en su honor y conciencia parezca conforme á justicia; pero no aviniéndose, y siendo forzoso proceder en términos jurídicos, les mandarán presentar su demanda ante el comandante militar del partido, á quien informarán, y aguardarán sus órdenes para proceder á las informaciones consiguientes: en asuntos criminales procederán desde luego á la seguridad de los delincuentes, y darán sin dilacion principio á la causa : en intelijencia de que á las veinte y cuatro horas de hallarse en la prision cualquiera iniciado de reo, deberá tomársele su declaracion sin mas tardanza, practicando las demás dilijencias regulares para la averiguacion del delito hasta poner los autos en estado de sentencia, en el cual deberán remitirlos para que la pronuncie el comandante de la provincia. Si fuere de entidad el motivo de la causa, anticipará aviso el ayudante del distrito al comandante, por si determinase comisionar al auditor de la provincia, ó dar alguna otra providencia, conveniente á la correccion ó castigo que el Capitan jeneral estimare digno de su falta. *Tít. 1.º Ord. de Mat.*

(14) Excmo. Sr. : Enterado S. M. de la carta del inspector de los tercios navales de levante de 14 de marzo último, con la que acompaña una esposicion del

6. En asuntos criminales corresponde al ayudante asegurar al delincuente si el delito merece pena corporal, conforme la disposicion del artículo 5 y siguientes del reglamento provisional para la administracion de justicia, recibiéndole declaracion antes de las veinte y cuatro horas, y sustanciando la causa hasta ponerla en estado de sentencia, y hallándose en él la remitirá al comandante para que la pronuncie, debiendo darle parte desde luego que principie á formarla para que pueda tomar las providencias que mire convenientes á la mejor sustanciacion de la misma, conforme así se establece por el art. 35, tit. 1, Ord. de Mat. (15).

7. Corresponde á los ayudantes de marina llevar el alta y baja de las matrículas, sin estender alta ó nota hasta que lo mande el comandante de su respectiva provincia, conforme al art. 5, tit. 2, Ordenanzas de Matrículas (16).

8. Las oficinas de las Ayudantías de marina deben estar abiertas cuando menos de sol á sol para el despacho de los documentos de navegacion, segun se halla preceptuado en Real órden de 11 de enero

síndico procurador jeneral del ayuntamiento de Vinaroz, solicitando se autorice al ayudante militar de aquel distrito para juzgar en primera instancia, fundándose en que los matriculados se hallan en la imposibilidad de ir á tan larga distancia á pedir justicia; con cuyo motivo propone dicho inspector que se erija el referido distrito de Vinaroz en provincia, respeto á que el número de individuos que contiene es mayor que el de los que hay en la de Tortosa; se ha dignado resolver, de conformidad con el parecer de la Junta superior, que el referido distrito de Vinaroz se adjudique á la provincia de Tortosa que no tiene ninguno, cuya distancia, que es solo de seis leguas, facilita mayor comodidad á los matriculados: y que en cuanto á juzgar el ayudante militar en primera instancia en causas contenciosas que no lleguen á mayor cuantía, se amplíe el art. 35 del tít. 1.° de la Ordenanza de Matrículas, dejándolo en armonía con lo que previenen las leyes del reino acerca de que se falle en juicio verbal todo pleito contencioso en que la cantidad que se litigue no llegue á 500 rs., cuya medida deberá establecerse en los distritos de las demás provincias. De Real órden lo digo á V. E. para su inteligencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 10 de junio de 1832.—El Conde Salazar.—Sr. Director jeneral de la Real Armada.

(15) Véase la nota 13 de esta misma voz.

(16) Art. 5.° En principios de cada mes los ayudantes de los distritos participarán al comandante de sus partidos cuantas novedades hubieren ocurrido en el anterior, así en el alistamiento de jente hábil, como en el alta ó baja de los trozos de su distrito y matrícula; y no formalizarán por sí los asientos ó alteraciones consiguientes en ninguna de las listas que se causaren, sin que remitido el parte al Comandante se lo devuelva este con su providencia, para que le sirva de resguardo en la primera revista, en que se confrontarán estas notas con las iguales que deberán ya constar en las listas que paran en las comandancias de los partidos, á fin de que se observe en la formacion y progreso de todas las listas la importante uniformidad y certeza, sobre que celará el comandante principal, los de los tercios y partidos. *Tit. 2.° Ord. de Mat.*

de 1856 (17). Debiendo vijilarse no se exijan derechos indebidos á los patrones y capitanes segun se halla terminantemente dispuesto en Real órden de 12 del propio mes y año (18) en la cual hasta se autoriza á los interesados para ponerlo directamente en conocimiento del Gobierno.

9. Al ayudante de marina de Vinaroz por razones especiales de localidad se le facultó por Real órden de 31 de agosto de 1859 para espedir

(17) Excmo. Sr.: Habiendo llegado á noticia del Gobierno, que tanto en algunas comandancias de las provincias marítimas, como en sus Ayudantías de distrito, se limita el despacho de los documentos de navegacion tan solo á escasas y determinadas horas, con perjuicio de los intereses jenerales del país, y con especialidad de los armadores y capitanes mercantes; la Reina (q. D. g.) ha tenido á bien determinar, bajo la mas estrecha responsabilidad de las autoridades y funcionarios del ramo á quienes compete, que se espidan dichos documentos durante las horas que medien de sol á sol, teniendo entendido que les servirá de mérito á aquellos que en las estraordinarias de la noche ú otras lo verifiquen, cuando en ellas les sean reclamados; puesto que ante el bien público debe ceder toda otra consideracion. Es asimismo la voluntad de S. M. que esta determinacion se inserte en los *Boletines oficiales* de las provincias marítimas para que llegue á noticia de todas aquellas personas á quienes pueda convenir su conocimiento. Para el del Almirantazgo lo espreso á V. E. de Real órden, y á fin de que circulándose en la Armada tenga el mas exacto cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 11 de enero de 1856.—Santa Cruz.—Sr. Vice-presidente del Almirantazgo.

(18) Excmo. Sr.: Habiendo llegado á entender la Reina (q. D. g.) que en algunas Comandancias de tercios navales, en muchas de provincia, y con especialidad en las ayudantías de distrito, se comete, quizá por personas intermedias y ajenas de toda responsabilidad, la grave falta de exijir derechos indebidos, no solo á los capitanes y patrones de toda clase de buques, sino hasta á los de las lanchas de pesca, so pretesto de honorarios que no les corresponden, y aun por la brevedad en el despacho de la documentacion que tiene el deber de facilitar sin demora ni retribucion alguna, sobre lo cual ya se dictaron medidas en Real órden fecha de ayer. Y S. M., persuadida que ninguno de los individuos que viste el honroso uniforme de los distintos cuerpos que constituyen la Armada, sea capaz de tal proceder, y sí de que es sorprendida su buena fe por aquellos sujetos que les supieron inspirar una ilimitada confianza, que además de comprometer su buena reputacion y de esponerlos á la pérdida de sus respectivos empleos, manchan á la Marina española en su mas vulnerable emblema, que es el honor, se ha dignado resolver que dichas autoridades y demás dependientes de ella á quienes estén cometidas tales funciones, averigüen y celen, por todos los medios que les sean posibles, hasta descubrir las personas que ejecutan tales desmanes; autorizando al mismo tiempo S. M. á los referidos capitanes y patrones á quienes se les exijan semejantes retribuciones, para que directamente lo pongan en conocimiento del Gobierno, con el fin de que recaiga el condigno castigo sobre los culpables. Lo que de Real órden espreso á V. E. para conocimiento del Almirantazgo, efectos consiguientes y circulacion en la Armada; siendo tambien la voluntad de S. M. que se inserte íntegra esta su Real determinacion en los *Boletines oficiales* de las provincias marítimas. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 12 de enero de 1856.—Santa Cruz.—Sr. Vice-presidente del Almirantazgo.

reales patentes, roles y cédulas de matrícula, así como á la escribanía de su juzgado para otorgar las escrituras y demás documentos en que intervengan sus aforados.

B.

BAGAJES. Cuanto se lleva dicho en la voz *Alojamientos* acerca la exencion que de ellos tienen los aforados de marina y ataques que ha recibido, este privilejio debe aplicarse á esta voz, pues aun cuando de índole distinta, una y otra exencion, siempre se han atacado juntas. Téngase presente que conforme las Reales órdenes citadas en dicha voz la exencion de bagajes se entiende limitada al caballo que tiene el aforado para su uso; pero no se hace estensivo á las caballerías que tuviere por dedicarse á la labranza ú otra profesion, y que los aforados no deben satisfacer la contribucion con que en algunas provincias se ha sustituido el servicio de bagajes.

2. Cuando los matriculados pasan de un punto á otro no pueden exijir bagajes á menos que sea por actos del servicio conforme se declara en el art. 14, tít. 5 Ord. de Mat. (1), y se disponia igualmente en el tít. 3 °, trat. 10, Ord. de la Real Arm.

BAJEL. Voz deribada de *bajo*, esto es, de *bajo calado* en oposicion á *alto bordo*, por cuya razon se aplicaba esta denominacion á los buques que podian navegar entre bajíos ó bajos; así que el bajel propiamente dicho seria buque chato ó de poco calado. Pero el uso ha adoptado este nombre para aplicarlo indistintamente á toda clase de buques, y así en la ordenanza naval se habla de los reales bajeles para indicar las naves de la armada real. V. *Nave*.

BALIZAS. Señal ostensible con que en los puntos y costas se indican los bancos, escollos y canales, y aun la entrada misma del puerto cuando por cualquiera circunstancia tópica es difícil para que los navegantes eviten el peligro. Usase tambien dentro los puertos para indicar el punto en que están echadas las áncoras, bien que entonces se llama tambien *boya*. Acerca las facultades del Capitan del puerto para el buen órden en este punto; véase esta voz

BANDERA. Insignia ó señal que consta de un gran lienzo, tafetan ú otra tela de figura cuadrada ó cuadrilonga, asegurado por uno de sus lados en una asta ó palo alto, la cual por su color ó por el escudo que tiene, dá á conocer la nacion ó potencia á que pertenece el lugar ó cuerpo que la lleva. Su uso se remonta á los mas antiguos tiempos, y ha si-

(1) Véase la nota 5 páj. 64.

do siempre el emblema á cuyo alrededor han sostenido los ejércitos de mar y tierra sus combates.

2. En la marina el uso de las banderas dá lugar, no solo á conocer la nacion á que pertenece el buque, sino tambien si es de guerra ó mercante, y en este caso la matrícula á que corresponde si es española y aun el nombre del mismo, por las diferentes que arbolan segun el caso, en sus distintos palos. Y siendo de guerra la diversa forma de las mismas, ó palo en que se arbolan, señala la jerarquía militar del jefe que la manda.

3. Antes empero que nos ocupemos de esa clase de banderas, daremos una lijera idea de las demostraciones mas conocidas y de que es emblema la referida insignia.

4. *Bandera de sangre.* Es roja y se usa en los buques cuando se conduce pólvora, por lo que se llama tambien bandera de pólvora; cuando un buque para ejercicios, para estraer ó reponer sus municiones tiene abierta la *Santa Bárbara;* y cuando se ejecuta algun castigo grave, como el de fusilar á bordo, dar palos, correr baquetas, en cuyo caso la bandera se llama de castigo y previene á los demás buques, contra la alarma que podria ocasionar el fuego y movimiento observado en el del castigo; y en los demás casos para prevenir los efectos de la imprudencia.

5. *Bandera de muerte.* La negra que se arbola en momentos supremos para anunciar al enemigo la estrema resolucion de pelear hasta vencer ó morir. Dícese tambien de la que usan los piratas para anunciar al buque al que dán caza que no debe esperar cuartel.

6. *Bandera de paz.* Es por consentimiento jeneral la blanca. Se enarbola pidiendo la paz ó alguna mision que á ella conduce, como armisticio ó parlamento. Debe respetarse al que la usa hasta oir la proposicion que hace, ó cuando menos hasta que se le ha hecho retirar no queriendo siquiera oirle.

7. *Bandera de socorro.* La que usa toda embarcacion cuando necesita ausilio ajeno Es la que corresponde al buque ya sea mercante ó de guerra anudada que en términos de marina se llama *amorronada* ó bandera *morron.*

8. *Bandera de pedir práctico.* Una cualquiera izada en el palo de trinquete, poniéndose el buque en facha, ó con poca vela, cerca la boca del puerto, á tenor del art. 27, tít 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Real Arm.

9. *Bandera de cuarentena, bandera de plática.* La nacional izada en el palo de trinquete al entrar en el puerto. Deben usarla los buques que lleven patente súcia, ó cuando por las enfermedades contajiosas que han ocurrido en la travesia considera el capitan que el admitirle á libre plática puede perjudicar la salud pública y lo mismo mientras estuviere en el amarradero jeneral, segun el art. 63, tít. 7, trat. 5, Ord. Gen. de la Real Arm.

10. *Bandera española. Es la nacional ó de guerra.* En lo antiguo y conforme se lee en el art. 1, tít 3, trat. 3.° de las Reales Ordenanzas,

era blanca con el escudo de las armas reales en el centro; pero posteriormente se cambió en la de tres listas, la de enmedio amarilla ocupando la mitad y la alta y baja encarnadas, del propio modo que luego se prefijó en el art 1, tít. 1, trat. 4. de la Ordenanza jeneral de la Armada (1). La usan los buques de la Real Armada.

11. *Bandera de correos.* Si el buque encargado de llevar la correspondencia pertenece al Estado, usa la bandera nacional, orlando el escudo de armas con una palma y un ramo de olivo enlazados con una cinta blanca y azul, conforme lo establece el art. 2 del espresado título y tratado (2); pero si el buque es mercante, deberá usar las de tal, pudiendo como único distintivo llevar un gallardete al palo mayor, precisamente mientras lleve la correspondencia á bordo, conforme al art. 29 del citado título que se traslada en la nota 10, y de nuevo se declaró en Real órden de 15 de noviembre de 1853 por haber solicitado la casa Retortillo hermanos del comercio de Cádiz, se permitiera usar la de correos, á dos buques de su propiedad que conducian la correspondencia á Canarias.

12. *Bandera de Hacienda pública.* Encargado á la marina de guerra la represion del contrabando, quizás en el dia no tenga lugar este distintivo, que viene á ser la bandera de guerra, repitiendo cruzados los escudos de Castilla y de Leon en medio de los caracteres R. H. de color azul y conforme al art. 2.º arriba citado.

13. *Bandera de corso.* Si en tiempo de guerra se arman buques al solo objeto del corso, usarán la bandera señalada á los buques de guerra; pero si estuvieren armados en corso y mercancía deberán usar además el distintivo que se les prefije, conforme á los arts. 3 y 4 del referido título (3).

(1) Art. 1.º La bandera de mis bajeles de guerra, como la de mis plazas marítimas, sus castillos y otros cualesquiera de las costas, será de tres listas, la de en medio amarilla ocupando una mitad, y la alta y baja encarnadas iguales; esto es, del cuarto de la anchura, con mis armas reales de solo los escudos de Castilla y Leon con la corona imperial en la lista de en medio. *Tít.* 1, *Trat.* 4, *Ord. Gen. de la Arm.*

(2) Art. 2.º De la misma bandera usarán mis correos marítimos, orlando el escudo de armas con una palma y un ramo de oliva enlazados con una cinta de los colores de la banda de la Real órden española de Cárlos III. Y las embarcaciones propias de las rentas de mi Real hacienda, ó empleadas por ellas en comisiones de resguardo, tendrán bandera de los propios colores y distribucion de estos que la de guerra, con la diferencia de ser repetidos cruzados los escudos de Castilla y Leon de mis Reales armas en medio de los caracteres R. H. de color azul con corona encima de cada una de estas letras. *Tít.* 1, *Trat.* 4, *Ord. Gen. de la Arm.*

(3) Art. 3.º Los buques de compañías de mis vasallos añadirán á la bandera de guerra el distintivo que hubiere señalado á cada una para que no se equivoquen con mis bajeles, de que habrá diseños en la Direccion jeneral de la Armada, Capi-

11. *Bandera mercante.* Antiguamente era blanca con la cruz de Borgoña, segun se lee en el art. 2, tit. 3, trat. 3.º Ord. de la Real Arm.; pero lo propio que la de guerra se varió posteriormente, y en el dia es de cinco fajas de los propios colores que aquella, segun está establecido por el art. 5 del tit. 1, trat. 4.º Ord. jen. de la Arm. (4) Deben usarla, no solo los buques que pertenecen á particulares, sino tambien los del gobierno que no son de la Real Armada, segun se declaró en Real órden de 22 de julio de 1859 (5). Los buques mercantes fletados por cuen-

tanías jenerales é intendencias de los departamentos, y en los Ministerios de las provincias, para no permitirse contravencion.

Art. 4.º Los corsarios particulares en tiempos de guerra usarán de la misma bandera que mis bajeles cuando se armen al solo objeto del corso; pero ejecutándolo en corso y mercancía, como lo distinguirán las patentes, deberán añadir el distintivo que se les señalare, como los buques de compañías. *Tít.* 1, *Trat.* 4. *Ord. Gen. de la Armada.*

(4) Art. 5. Para todas las demás embarcaciones mercantes sin distincion la bandera nacional será de listas de los mismos colores amarillo y encarnado que en las de guerra, formada de cinco fajas, la de en medio amarilla ocupando un tercio, las de los estremos tambien amarillas, de un sexto cada una, y encarnadas las intermedias de igual anchura: sin que se ponga escudo de mis armas, aunque naveguen con balijas de mis rentas de correos, ó fletadas por otras de mi Real hacienda, ni puedan añadirse guarniciones de flores ú otras arbitrarias que alteren en lo mas mínimo la debida uniformidad. *Tít.* 1.º, *trat.* 4. *Ord. de la Armada.*

(5) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la carta de V. E. de número 970 de 28 del pasado junio, en la que traslada comunicacion del comandante principal de los tercios navales de Poniente, que inserta otra del tercio naval de Málaga consultando sobre la bandera que deben usar los botes de los injenieros de caminos, canales y puertos, y si estas embarcaciones deben ó no estar matriculadas á consecuencia de peticion del jefe del citado cuerpo en aquella plaza, enterada Su Majestad y oido el parecer de la Junta consultiva de la Armada se ha dignado resolver, que no estando comprendido el cuerpo de injenieros, canales y puertos en las escepciones que para el uso de la bandera nacional se hacen en los artículos 1.º y 4.º inclusives del tratado 5.º, tít. 1.º de las Ordenanzas jenerales de la Armada, no pueden usar de otro pabellon que el de cinco fajas sin otro distintivo que para todas las embarcaciones mercantes señala el art. 5.º del mismo tratado y título, y que en cuanto á las del espresado cuerpo, ya sean de propiedad de los individuos del mismo, ó pertenezcan al Ministerio de Fomento, es forzosa condicion de que estén matriculadas, así como la jente que las tripule, tanto por estar así prevenido en los artículos 1.º del tít. 9.º y 10 del tít. 5.º de las Ordenanzas de 1802, como en observancia de las soberanas disposiciones de 17 de abril de 1844 y 16 de marzo de 1856, en las que S. M. tuvo por conveniente declarar que ninguna corporacion ni persona que no pertenezca á las matriculadas de mar pueda emplearse en la industria de la pesca ni en el ejercicio de la navegacion, y que en la matriculacion de las embarcaciones que pertenezcan á ramos de otros Ministerios se considere como armador la autoridad á cuyas órdenes vayan á servir. De Real órden lo espreso á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes y como resultado de su precitada carta. Madrid 22 de julio de 1859.

ta de la Real Armada, y mandados y tripulados por cuenta de la misma, deberán usar la bandera de guerra, segun el art. 6 del citado título (6), pero no cuando no concurran todas estas circunstancias. Tienen obligacion de celar el cumplimiento de los citados artículos de la ordenanza todas las autoridades de marina y cónsules, singularmente los capitanes de puerto, segun el art. 7 del citado título (7) y la real órden de 4 de agosto de 1845 que se traslada en el siguiente apartado.

15. *Bandera de matrícula.* Es la que conforme la Real órden de 4 de agosto de 1845 (8) deben largar todos los buques mercantes en el palo

(6) Art. 6.° Aunque un buque mercante suelto, ó de compañía, ó armado en corso y mercancía, esté mandado por oficial de Marina, no por eso podrá hacer uso de otra bandera que la prefijada á su calidad; pero fletándose embarcaciones de mi cuenta para convoyes ú otros objetos, si su armamento y equipaje corriere de ella, se servirán de la bandera de guerra durante la comision, y no en circunstancias contrarias, aunque las del destino dicten ponerlas al mando de un oficial. *Tít.* 1, *Trat.* 4, *Ord. Gen. de la Arm.*

(7) Art. 7. Los Ministros de las provincias al armamento de cualesquier embarcaciones en ellas, y en sus revistas de las que abordaren á los puertos de su jurisdiccion, los capitanes de ellos, y mis cónsules en los estranjeros de su residencia, celarán que cada una use solamente de la bandera que la pertenece: y los comandantes de mis escuadras y bajeles impedirán su inobservancia en cualesquier encuentros, embargando la bandera, precisando al contraventor á proveerse de la que le corresponde, y dándome cuenta, para que de mi órden se haga el cargo á que hubiere lugar al Ministro de la provincia de su armamento. *Tít.* 1, *Trat.* 4, *Ord. Gen. de la Armada.*

(8) Contraseñas que segun lo prevenido en Real órden de 30 de julio del corriente año deben largar en el tope mayor los buques mercantes de las diferentes provincias marítimas españolas, al mismo tiempo que arbolen en el pico el pabellon nacional, para distinguirse unos de otros en la mar y á la vista de los puertos.—Aljeciras, bandera amarilla y azul por mitad horizontal. Lo amarillo superior.—Alicante, bandera blanca y azul por mitad vertical. Lo blanco junto á la vaina.—Almería, bandera blanca con cruz roja. El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.—Barcelona, bandera con cuatro colores á cuadros. El azul superior junto á la vaina, el amarillo debajo de él, el blanco superior y al lado del azul, y el rojo inferior al blanco.—Bilbao, bandera blanca con dado rojo superior junto á la vaina. Este dado ha de ser cuadrado y su lado de la mitad de la vaina.—Cádiz, bandera roja.—Canarias, bandera azul con aspas blancas. Las aspas tendrán de ancho la quinta parte del de la bandera.—Cartajena, bandera roja con cruz blanca. El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.—Coruña, bandera blanca con aspas azules. Las aspas tendrán de ancho la quinta parte del de la bandera.—Ferrol, bandera ajedrezada blanca y azul. Para este ajedrezado se considerará la bandera dividida en cuatro fajas horizontales, se hará que resulten veinte cuadrículas y se pondrá el primer cuadro azul superior junto á la vaina.—Gijon, bandera blanca con ribete rojo. El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.—Huelva, bandera blanca con dado azul en el centro. El dado será del tamaño del de la de Bilbao.—Málaga, bandera blanca

mayor, al propio tiempo que lo verifican del pabellon nacional, para con su diversidad reconocer la matricula á que el buque pertenece.

con ribete azul. El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera —Mallorca, bandera azul con dado amarillo superior junto á la vaina. El dado será del tamaño del de la de Bilbao.—Mataró, bandera azul con cruz roja. El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.—Menorca, bandera amarilla con dado azul inferior junto á la vaina. El dado será del tamaño del de la de Bilbao.—Motril, bandera amarilla con dado rojo inferior junto á la vaina. El dado del tamaño del de la anterior.—Palamós, bandera azul con ribete amarillo. El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.—San Lúcar, bandera azul —San Sebastian, bandera blanca con dado azul superior junto á la vaina. El dado será del tamaño del de la de Bilbao.—Santander, bandera blanca y roja por mitad horizontal. Lo blanco superior.—Sevilla, bandera roja con ribete amarillo. El ribete tendrá de ancho la quinta parte del de la bandera.—Tarragona, bandera roja con cruz azul. El ancho de la cruz será el de la quinta parte del de la bandera.—Tortosa, bandera blanca y roja por mitad vertical. Lo blanco junto á la vaina.—Valencia, bandera blanca con cruz azul. El ancho de la cruz será la quinta parte del de la bandera.—Vigo, bandera ampolleta blanca y roja. Uno de los triángulos blancos junto á la vaina.—Villagarcia, bandera cuarteada blanca y roja. El primer cuadro blanco superior junto á la vaina.—Vivero, bandera azul y blanca á listas horizontales. Las listas han de ser seis y la superior azul.—Ibiza, bandera azul con dado amarillo en el centro. El dado será del tamaño de la de Bilbao.—Habana, corneta azul con puntas blancas.—Puerto Rico, corneta roja y blanca por mitad horizontal. Lo rojo superior.—San Juan de los Remedios, corneta roja con puntas amarillas.—Santiago de Cuba, corneta amarilla con puntas rojas.—Trinidad de Cuba, corneta blanca con puntas azules.—Islas Filipinas, corneta blanca y roja por mitad horizontal. Lo blanco superior.

NOTAS. 1.ª Las banderas y cornetas de los buques de travesía tendrán cinco paños de ancho y cuatro varas de largo total y las de los buques de cabotaje cuatro paños de ancho y tres varas siete pulgadas de largo, suponiendo que el ancho de la lanilla sea de veinte pulgadas. Las puntas de las cornetas tendrán de largo la mitad del de estas.

2.ª Las aspas y cruces de que se hace mencion en estas banderas llegarán hasta los ángulos ú orillas de estas, y su ancho visible será la quinta parte del de las mismas banderas.

3.ª Los colores de las banderas serán bien perceptibles: los capitanes de puerto celarán que su estado de vida asi como el de la nacional sea bueno, y que las fajas y colores de esta última sean como determina el artículo 5.º, tratado 4.º, título 1.º de las Ordenanzas jenerales de la Armada.

4.ª Ningun buque de travesía ó costero podrá salir á la mar sin que su capitan ó patron presente en las oficinas de la capitanía del puerto cuando vaya à ser despachado la bandera de contraseña que corresponda á la provincia en que esté matriculado su buque, y un ejemplar impreso de esta relacion de contraseñas.

5.ª Este ejemplar se dará gratis por los capitanes de puerto á todos los capitanes y patrones de los buques nacionales comprendidos en la primera, segunda y quinta lista de las que trata el artículo 1.º del título 9.º de las Ordenanzas de Matrículas, que se hallaren en sus fondeadores al recibirse la correspondiente órden para el

16. *Bandera particular*. Cada naviero usa la que mejor le parece para distinguir su buque de los demas, y se arbola por lo comun en el palo de trinquete. Los buques de recreo tienen señalada la de una corneta verde con un número blanco en ella, conforme la Real órden de 28 de setiembre de 1850 (9).

17. *Banderas de distincion ó mando*. Para conocer la graduacion militar de los jefes que mandan los buques de guerra, los arts. 10 al 13 del tit. 1, trat. 4.° Ord. jen de la Arm. (10) señalan las insignias que

efecto, y á los que fueren llegando á ellos procedentes de puntos donde no hayan podido recibirlo anteriormente, quedando unos y otros en obligacion de conservarla en buen estado hasta que por esclusion del buque la entreguen á aquellos jefes.

6.ª Los comandantes jenerales de los departamentos y apostaderos proveerán igualmente de un ejemplar á los comandantes de cada uno de los buques de la armada y del resguardo marítimo. Madrid 4 de agosto de 1845.

(9) He dado cuenta á S. M. de una instancia promovida por D. José Morand, hacendado y del comercio de Denia, y dueño de un pailebot de regalo nombrado *Capricho*, inscrito en la segunda lista de embarcaciones de aquel distrito, en solicitud de que se declare exentos de derechos de puerto á los buques españoles de aquella clase, concediéndoles una bandera particular, y dejando al arbitrio de sus dueños la eleccion de las personas que deban mandarlos, sin sujecion á que pertenezcan á las matrículas de mar; y S. M., conformándose con la opinion de V. E., se ha servido resolver: que prestando las limpias de los puertos, sostenimiento de linternas, etc., etc., la utilidad al buque de recreo que al de cabotaje, pagando estos, no hay razon para eximir á aquellos de los derechos de puerto, aun cuando en razon á que pueden ser muy frecuentes las entradas y salidas de los buques de recreo, podrian convenirse con quien corresponda para satisfacer su cuota anualmente por un tanto alzado: que si la bandera que solicita Morand es alguna de contraseña, no hay inconveniente en que los buques de recreo usen para ser conocidos una corneta verde con un número blanco en ella, con lo que será fácil distinguir á largas distancias la especie de buque y su nombre; y por último: en cuanto á lo demás que solicita Morand, los dueños de los buques de recreo deben someterse á lo que está prevenido en la Ordenanza de Matrículas, mientras no se varie lo establecido en ella. Lo que digo á V. E. de Real órden, como resultado de su oficio de 18 de agosto del año pasado núm. 987 y para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 28 de setiembre de 1850.

(10) Art. 10. Embarcándose el Capitan jeneral de la Armada, llevará por insignia en el navío de su destino una bandera cuadra al tope mayor: el Teniente jeneral la misma al de trinquete, y el jefe de escuadra al de mesana.

Art. 11. Si el Teniente jeneral fuese Capitan jeneral de departamento y mandase escuadra, arbolará por insignia al tope mayor una corneta ó bandera partida por medio que termine en dos puntas.

Art. 12. Los Brigadieres y Capitanes de navío que no estén subordinados, llevarán en el tope mayor por insignia ó distintivo un gallardeton ó rabo de gallo de las propias listas y armas que la bandera, y envergado como ésta contra el palo: y los demás oficiales de grados inferiores sin distincion, no estando subordina-

cada cual debe usar conforme su graduacion, y segun los casos que puedan ocurrir encontrándose reunidos buques de igual ó diversa insignia.

dos, un gallardete envergado en asta y con las armas á lo largo, tambien al tope mayor.

Art. 13. Prohibo á todo oficial, de cualquier graduacion que sea, use por pretesto alguno de insignia superior á la que por su carácter le corresponde, no teniendo órden espresa mia para practicarlo.

Art. 14. Ninguno podrá usar de las referidas insignias, sin tener actual destino en el bajel en que se arbolen : y así no deberá ponerse por los oficiales jenerales de la Armada ni del Ejército, ni vireyes ú otros personajes que se embarquen de trasporte.

Art. 15. Cuando yo lo determine por conveniente á las fuerzas de la escuadra del mando de un Teniente jeneral ó jefe de escuadra, ó al destino en que la empleare, arbolarán insignia de preferencia : que será para el Teniente jeneral la corneta al tope meyor, como si fuese Capitan jeneral de departamento, y para el jefe de escuadra la bandera cuadra al trinquete : espresando en la misma providencia, si ha de permanecer en el propio paraje, sea de la graduacion que fuere el oficial en quien accidentalmente recaiga el mando durante la comision, sin lo cual en tal caso solo se llevará donde corresponde al grado.

Art. 16. Tambien en las circunstancias que yo lo graduare oportuno, usarán de insignia de preferencia el Brigadier ó Capitan de navío, Comandantes de escuadra, en los términos de estension á todos mares, ó limitacion á solo los puertos y costas de reinos estranjeros, con que lo prescribiere, y será la bandera cuadra al tope de mesana ; pero deberá arriarse siempre á la vista de la de cualquier oficial jeneral.

Art. 17. Encontrándose dos escuadras en la mar ó en puerto, y ambos Comandantes con una propia insignia de preferencia, ó que solo esté acordada al mas moderno, no deberá arbolarse sino por el mas antiguo, quedando aquel con la propia de su grado, mientras estuvieren unidos, menos si el moderno fuere Capitan jeneral de departamento, á cuya dignidad en mando es anexa aquella insignia sin especial resolucion mia : en el cual caso el antiguo desde la vista de las escuadras arbolará la corneta, manteniéndola mientras perseveraren á ella, y el moderno pondrá grímpola amarilla encima de la suya.

Art. 18. Concurriendo dos escuadras, una mandada por el Capitan jeneral de departamento ú otro Teniente jeneral que tenga insignia de preferencia, y la otra por jefe de escuadra que tambien la tenga, la conservarán ambos sin alteracion; pero á la vista de la del Capitan jeneral de la Armada, ninguno podrá usar sino la correspondiente á su grado.

Art. 19. Si la una escuadra está mandada por Teniente jeneral sin insignia de preferencia, y la otra por jefe de escuadra con ella, la arriará éste pasándola al tope de mesana.

Art. 20. Habiendo en una ó mas escuadras concurrentes varias insignias iguales á la del Comandante jeneral ó mas antiguo de los Comandantes jenerales, se pondrá grímpola amarilla encima de aquellas ; pero no en las de inferior carácter, por no ser necesaria tal distincion de las subalternas entre sí.

Art. 21. Cuando el Comandante jeneral de una escuadra pasare á alguno de los navios de su mando para revistarle, ó con otro motivo que le ocupe gran parte

Acerca este punto téngase muy presente porque es jeneral su inobservancia, que las insignias solo pueden usarse teniendo el oficial ó jefe

del dia en él, podrá mandar izar en este bordo su insignia, arriándose entretanto en el suyo, á fin de manifestar donde se halla para cualquier ocurrencia, y sin que se arrie por eso la de jeneral subordinado que pueda haber en el mismo navío en distinto paraje.

Art. 22. Respeto á que los saludos han de ser anexos á las insignias, el jeneral de escuadra que la tenga de preferencia, la conservará, así para recibirle en todos casos, como para darle á otro Comandante de mayor grado ó antigüedad y hasta recibir su respuesta, aunque deba trasladarla despues, ó poner su correspondiente inferior: y si el encuentro fuese con mas antiguo del propio grado que no la lleve de preferencia, suspenderá el saludo hasta que éste le arbole: exceptuándose siempre, si debiere incorporarse á la escuadra del otro Comandante, en el cual caso hará la traslacion de la insignia antes de saludar, como tambien á la vista de la del Capitan jeneral, aunque no haya de quedar á su mando.

Art. 23. Toda insignia deberá arriarse, sin dejar de mantenerla tremolada, al saludar á otra superior ó igual de oficial mas antiguo del propio carácter, volviéndose á izar las de jenerales, concluido el saludo; pero las de gallardeton y gallardete no se volverán á largar hasta salir de la vista de aquellos superiores: y concurriendo en mar ó puerto bajeles sueltos, divisiones ó escuadras al mando de oficiales particulares con diversos destinos, no habiendo escuadra de oficial jeneral, el brigadier ó capitan de navío mas antiguo arbolará su gallardeton correspondiente, el que siga de cualquiera grado con comision separada gallardete, aunque en la otra haya capitan ó brigadier mas antiguo subordinado, y los demás Comantes tendrán sus gallardetes debajo de grímpola amarilla.

Art. 24. Las insignias de otra cualquier clase que usaren mis bajeles como distintivos de cargo de escuadras ó sus divisiones en una Armada, se mantendrán solo mientras estén incorporados con ella, y lo mismo los grimpolones indicativos de las divisiones, poniendo cada uno despues de su separacion la insignia, gallardeton ó gallardete que le corresponda.

Art. 25. Finalmente si faltare el Comandante jeneral por cuya graduacion se llevaba la insignia, se arriará inmediatamente, cuando yo no hubiere espresamente prevenido que subsista; pero si la falta fuere peleando ó á la vista del enemigo, se mantendrá la insignia larga, y se avisará por señal ó luego que se pueda, al oficial en quien deba recaer el mando, para que pase al navío en que hubiere fallecido el Comandante, ó disponga lo que le pareciere: é igualmente en combate, aunque fallezca algun jeneral subalterno, no se hará novedad con su insignia hasta el conocimiento y providencia del Comandante jeneral.

Art. 26. En las galeras, como servicio de un solo cuerpo de la Armada, se arbolarán las propias insignias que en los navíos ú otros bajeles, segun corresponda al oficial que las mande.

Art. 27. Concurriendo en puertos de mis dominios varios bajeles de solo gallardete ó gallardeton, si el mas antiguo mandase embarcacion de menos de veinte cañones, y hay otras de mayor fuerza, pondrá su insignia en la que le pareciere para la mayor dignidad de los saludos que deban hacérsele; pero en puertos estranjeros la conservara en su bajel, y asimismo en todos siendo la insignia de jeneral, á cuya vista no puede haberla de gallardete ni rabo de gallo.

de marina actual destino en el buque ó escuadra, es decir, que tenga mando en ella, segun lo sienta el art. 14 y se desprende del contenido

Art. 28. Ningun Comandante de escuadra ó bajel de mi Armada convendrá en arriar su insiguia, aunque sea no mas de gallardete, á fuerzas de otro príncipe, en cualesquiera mares en que navegue, ó puertos en que entre, aun en el caso de saludar con el cañon.

Art. 29. Mis correos marítimos usarán de gallardete aun en concurrencia de bajeles de guerra, poniéndole en este caso bajo de grímpola; pero á vista de oficial jeneral solo le mantendrán hasta el desembarco de los pliegos, izándole al recibo de ellos para su salida.

Art. 30. Los buques de mis demás rentas, los corsarios, los armados en corso y mercancía, y los de compañías no podrán arbolar gallardete sino fuera de la vista de los de guerra: y los demás particulares mercantes solo en puertos estranjeros en que no haya embarcacion de mi Armada, ó particular mandada por oficial de ella, pero poniéndole bajo de grímpola.

Art. 31. Para distincion de los oficiales jenerales y particulares que vayan en los botes, se observará lo siguiente: el Capitan jeneral de la Armada llevará la bandera en su asta delante de la carroza ó al tope del palo mayor: los Capitanes jenerales de departamento en los puertos de su comprension, ó mandando escuadra, la corneta en el mismo paraje: los Tenientes jenerales y jefes de escuadra la bandera á proa ó al tope de trinquete: los brigadieres, capitanes de navío y fragata y oficiales de órdenes de las escuadras la bandera á popa, y lo mismo cualquier oficial de menor grado ó guardia marina que mande bajel, yendo en su lancha ó bote, y los ayudantes de departamento ó escuadra y divisiones cuando vayan de oficio: pero fuera de estas circuntancias desde el guardia marina al teniente de navío inclusive, no podrán largar la bandera, sino solamente el asta arbolada á popa, escepto cuando fueren á cumplimentar á algun Comandante de buque estranjero de guerra, que deberán llevar la bandera larga, y la desplegarán igualmente al reconocimiento de cualquier embarcacion al tiempo de parlamentarla, tanto en puerto como en la mar. Pero para el uso ordinario económico de los bajeles en sus botes y lanchas equivaldrá á la bandera larga á popa un gallardete largo en asta puesta á proa, y al asta de bandera el asta con el gallardete arrollado puesta á popa: como deberá practicarse siempre en los puertos fuera de los casos de ceremonial ó dignidad que pidan llevarse larga la bandera.

Art. 32. El Teniente jeneral que tenga insignia de preferencia, la usará tambien en los botes como los Capitanes jenerales de departamento: y ninguno á la vista de la del Capitan jeneral de la Armada, en que cesan todas las de aquella calidad, menos la corneta del Capitan jeneral de un departamento en la capital del suyo, por no serlo meramente de preferencia, sino afecta á la dignidad de su cargo y ejercicio en él, é igualmente en cualesquier puertos de la comprension de su departamento, en que se hallase de visita como Capitan jeneral.

Art. 33. Concurriendo Tenientes jenerales y jefes de escuadra de una ó mas escuadras, los últimos usarán de una grímpola pequeña roja sobre las insignias de sus falúas para distinguirse de los primeros: el Comandante jeneral en jefe de cualquiera de las dos clases pondrá un grimpolon amarillo del largo de la insignia: si son dos las escuadras, él de la segunda lo pondrá rojo: y si tres, el de la tercera blanco: con lo cual no pueda haber equivocacion para las demostraciones que cor-

de los demás, y por lo mismo no les corresponde jamás á las autoridades que no fueren de marina, segun se declaró en Real órden de 21 de

responden á cada Comandante en jefe al paso por la cercanía de los bajeles de su escuadra. Y del propio modo el Capitan jeneral de la Armada ó él de un departamento en su residencia, cuando hubiese en el mismo paraje otras personas que puedan usar de igual insignia, pondrán encima de ella el grimpolon amarillo, para distinguirse aun llevándola aferrada.

Art. 34. El brigadier ó capitan de navío que mande escuadra, usará de la bandera á proa para distinguirse de los capitanes subordinados, cuando se halle en puerto estranjero, en que no haya oficial jeneral ó particular de mas grado ó antigüedad.

Art. 35. Los intendentes de departamento ó escuadra llevarán tambien la bandera á proa, añadiendo la grímpola roja, cuando pueda haber equivocacion de otra insignia semejante para saludo: y los intendentes subordinados, los comisarios ordenadores de guerra y de provincia podrán en todos tiempos largar la bandera á popa, como tambien los oficiales de contaduría cuando ejerzan de ministros principales de una escuadra, ó vayan y vuelvan de actos de revistas y pagamentos en los bajeles, fuera de los cuales casos solo llevarán el asta enarbolada, y lo mismo los contadores de navío y fragata, los oficiales supernumerarios y los capellanes.

Art. 36. Se graduarán por las reglas antecedentes las insignias de que deban usar los oficiales del ejército cuando se embarquen en los botes, tanto en España como América, siendo peculiar á solo los capitanes jenerales la bandera cuadra delante de la carroza ó al tope mayor en todas partes, y á los vireyes en los puertos de sus vireinatos, y la corneta en el mismo paraje en sus respectivas jurisdicciones ó destinos á los capitanes jenerales de reino ó provincia, ó comandantes jenerales de ejército, que fueren tenientes jenerales: usando estos fuera de los espresados casos, y los mariscales de campo en los mismos y en todas partes, la bandera á proa, como tambien los brigadieres y coroneles, capitanes ó comandantes jenerales de provincia, y los intendentes en los puertos de sus jurisdicciones respectivas: fuera de las cuales solo llevarán la bandera larga á popa, y así bien los tenientes coroneles, comisarios y oficiales reales en todos lugares, y todo oficial de menos grado usará no mas del asta á popa, escepto en los puertos de su mando en que podrá largar la bandera: y prohibo á los vireyes, capitanes jenerales, gobernadores, intendentes y otros cualesquiera, usen de otra insignia que la que les queda señalada.

Art. 37. Rejirán las propias reglas para las insignias que deban largarse en las falúas á las personas de otras gerarquías que se embarcaren en ellas: la de capitan jeneral á mis grandes de España, consejeros de Estado, arzobispo de Toledo primado del reino, caballeros del Toison, gran canciller y grandes cruces de la órden de Cárlos III, y á mis embajadores que son ó han sido: y la bandera á proa á los ministros plenipotenciarios y á los obispos: y las mismas respectivamente á los personajes estranjeros segun sus grados militares ó carácter, y á las mujeres de los que gozan honores de armas ó saludo.

Art. 38. Pero si los grandes de España, consejeros de Estado, caballeros del Toison ó grandes cruces de Cárlos III, y ex-embajadores sirviesen en mi Armada ó ejército, sus insignias se ceñirán á las correspondientes al grado militar, como se prac-

marzo de 1848 (11) desaprobando la conducta del Capitan jeneral de Ceuta que exijió se arbolase la insignia correspondiente á su graduacion en cierto dia que se embarcó en un buque de la Real armada, per-

tica para los honores, escepto en ejercicio de embajada ordinaria ó estraordinaria, que se entiende desde la salida de mi corte con tal encargo hasta el regreso de la misma.

Art. 39. Podrán tambien llevar la bandera larga á popa los capitanes de puerto en sus dilijencias dentro de él de su cargo: los botes de sanidad en sus visitas: los de resguardo de mis rentas, cuando lleven á los comandantes del propio resguardo, ó bien cuando sus tenientes vayan en ellos á practicar algun reconocimiento propio de su instituto, no los simples guardas, ni sus cabos: los de mis correos marítimos cuando fueren en ellos sus capitanes, ó aunque estos no vayan, cuando conduzcan los pliegos: y los de las plazas ó castillos cuando se embarcaren sus ayudantes para cualesquier facciones del servicio: entendiéndose para botes de correos y rentas la bandera designada á estas dependencias.

Art. 40. La bandera de los botes sin distincion de gerarquías será de los mismos colores y diseño de mis armas Reales que queda espresado para la Armada, sin que pueda arbitrarse el uso de otra alguna.

Art. 41. Los capitanes de buques corsarios, los de los armados en corso y mercancía, y los de compañías, podrán largar á popa en los botes sus respectivas banderas, siempre siendo oficiales de mi Armada, y si no lo fueren, solo fuera de la vista de bajeles de ella, á la cual no obstante podrán llevar el asta: y los mercantes particulares únicamente en puertos estranjeros tendrán facultad de llevar larga la bandera, no concurriendo embarcacion de la Armada.

Art. 42. Los comandantes de mis bajeles donde los hubiere, y los capitanes de puerto celarán contra toda infraccion del artículo antecedente, permitiendo no obstante que en las ocasiones de festividades de los puertos, en que haya costumbre de salir á divertirse con barcos ó botes, pueden largarse por todos las banderas.

Art. 43. Todo buque corsario deberá largar su bandera cuando enviare su bote á reconocimiento de cualquier embarcacion: y en los mercantes se tendrá el mismo cuidado siempre que fueren atracados al propio fin por bote ó lancha de bajel de guerra ó corsario, sanidad, plaza ú otra dependencia estranjera, tanto en la mar como en sus puertos. *Tít. 1, Trat. 4, Ord. Gen. de la Arm.*

(11) Al Sr. Ministro de la Guerra digo hoy lo siguiente:—Excmo. Sr.—He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la comunicacion de V. E. fecha 13 del actual, en que trasladando la que le dirijió el Capitan jeneral de las posesiones de Africa acerca de haber dispuesto se arbolara la insignia correspondiente á su carácter en el vapor *Vulcano* cuando fué á su bordo para cumplimentar al gobernador de Gibraltar por las razones que espresa, se sirve V. decirme le manifieste si hay inconveniente tanto en dicha determinacion como en la aprobacion que pide el mismo jefe, y en vista de lo informado por el señor subdirector jeneral de la Armada con arreglo á lo preceptuado en el art. 14, trat. 4.º, tít. 1.º, de las Ordenanzas jenerales de ella, se ha dignado S. M. resolver, que no teniendo destino en los buques que componen la estacion de Africa el mencionado Capitan jeneral, pues aunque están á sus órdenes es con el objeto de ausiliar sus operaciones, verificando las comisiones que les confiera, no le corresponde usar la citada insignia en ellos y si solo en los botes que lo conduzcan, segun lo dispuesto en aquel artículo y en el

mitiéndosele, no obstante, su uso en los botes en conformidad al art. 34 del citado título de las ordenanzas arriba transcrito, pues en ellos se permite como honorífica distincion usarlo á varias otras autoridades que ningun mando tienen en la marina

18. *Pedir bandera.* Los buques de guerra tienen por práctica universal el derecho de exijirla de todo mercante que hallaren en el mar, por la sencilla razon de que por su pabellon y carácter de fuerza pública llevan la representacion del soberano de que proceden Su deber es tambien protejer el comercio y navegacion, estándoles hasta cierto punto confiada la policía de los mares; son en cierto modo su propia nacion ó estado trasladado al mar; son una fuerza armada lejítima que tiene el derecho de asegurarse y saber si se halla ó no en toda regla la nave que avistan. Véase acerca este asunto la voz *Reconocimiento.*

19. *Afirmar, afianzar ó asegurar la bandera*, es izar la nacional disparando al propio tiempo un cañonazo con bala pero sin puntería.

20. *Arriar la bandera.* Si es en choque ó á intimacion de un enemigo, es retirar ó abatir la enarbolada en demostracion de rendirse sin mas combate.

21. En la marina el hacer, recibir saludo ó batirse con bandera falsa, se castiga por el art. 3, tit 1, trat. 3, Ord. de la Arm. con pena de privacion de oficio ú otro mayor al jefe de la embarcacion, disposicion que se repite en el art 8, tít. 1. trat. 4. Ord. jen de la Arm. (12); permitiéndose solo engañar al enemigo hasta el momento de batirse.

36 del mismo tratado y título. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y á fin de que se sirva hacer las prevenciones que considere oportunas para que por parte de las autoridades dependientes de este Ministerio se observen en lo que les concierna las Ordenanzas de la Armada. Lo que de la misma Real órden traslado á V. E. para su intelijencia y con objeto de que haga saber al Comandante del *Vulcano* que S. M. quiere que en casos iguales ó semejantes se proteste por los Comandantes con toda subordinacion y de un modo oficial, antes de poner en ejecucion las prevenciones que puedan hacérseles contrarias á las referidas Ordenanzas. Lo que traslado á V. E. para su noticia y circulacion en la comprension del departamento de su mando. Madrid 24 marzo de 1848.

(12) Art. 8.º Ningun bajel de mi Armada hará ni recibirá saludo sin su propia bandera: ni combatirá arbolándola falsa, pena de privacion de empleo al oficial que le mande, y de mayor castigo si conviniere; pero será permitido á estilo de mar largar bandera de otra nacion, y disparar cañonazo aun con bala, apartando de ofensa la puntería, para llamar á cualquier embarcacion á quien se desea reconocer, ó engañar al enemigo, hasta el acto de parlamentar ó combatir, que entra la obligacion de manifestarse con anticipacion á la mas mínima hostilidad: entendiéndose lo propio con los corsarios ó armados en guerra y mercancía, bajo pena de pérdida de cualquier presa que hicieren con tales medios, declarándose íntegramente á favor de mi Real hacienda, y mas las aflictivas que el caso exijiere. *Tít.* 1.º, *Trat.* 4, *Ord. Gen. de la Arm.*

22 Los comandantes de cualquier buque de la Real armada tienen obligacion de detener cualquiera embarcacion que hallaren navegando con bandera supuesta, segun lo declara el art. 9 del arriba citado título (13).

23. El derecho diferencial de bandera que exije la Hacienda á las mercancías que vienen de pais estranjero, es 20 p.°/o cuando menos, y mayor en los artículos que contribuyen á sostener nuestra navegacion.

24. Para que un buque español, lejitimamente matriculado, pueda disfrutar de los beneficios concedidos á la bandera nacional en el comercio de importacion del estranjero, de América y de Asia, deberán ser precisamente españoles el propietario, capitan, piloto, contramaestre y dos terceras partes de la tripulacion.

25 El beneficio de bandera se pierde cuando sin necesidad se repara el buque en puerto estranjero, segun los Aranceles de 28 de octubre de 1858. V. el número 35 en *Averías*, páj. 124.

BAÑOS. La concesion de licencias para tomarlos es atribucion de los comandantes jenerales, á tenor de la Real órden de 4 de setiembre de 1848 (1).

BANDOS Los capitanes ó comandantes jenerales tienen autoridad para echarlos, y á lo que en ellos se dispusiere debe darse igual fuerza que á las leyes, en conformidad á lo dispuesto en los arts. 78 y siguientes, tít. 5.°, trat. 4.° Ord de la Real Armada (1).

(13) Art. 9.° Encontrando mis bajeles cualquier embarcacion que navegue con bandera supuesta, no conforme á la patente de su armamento, deberán sus Comandantes detenerla y darme cuenta. *Tít. 1. Trat. 4, Ord. Gen. de la Arm.*

(1) La Reina (q. D. g.) se ha servido conceder licencia y dietas para que pasen á tomar los baños de Archena á los marineros del departamento de Cartajena, Domingo Ferrer, Francisco de Paula Sanchez, Juan Pedro, Francisco Curto, Rafael Pons, Salvador Guillen y José Sanauca, inclusos en la relacion que me remitió V. E. con carta núm. 961, pudiendo el de la misma clase Jaime Palmer, comprendido en dicha relacion, tomar, segun mas convenga á su curacion y á juicio de los facultativos, los ya referidos baños de Archena ó los de Alhama que se le concedieron por Real órden de 16 de agosto último. Es al mismo tiempo la voluntad de S. M. que para lo sucesivo los comandantes jenerales de los departamentos concedan por sí esta clase de licencias, previos los requisitos correspondientes sin acudir á la aprobacion Real. De órden de S. M. lo digo á V. E. para su conocimiento, circulacion y demás efectos correspondientes. Dios, etc. Madrid 4 de setiembre de 1848.

(1) Art. 78 Considerando que pueden ocurrir diversos casos no prevenidos en estas ordenanzas, concernientes á la disciplina militar, exactitud del servicio y acierto de las operaciones en que sea indispensable que los comandantes no ca-

2. Siempre que la autoridad de marina, necesite del pregonero público para echar bandos, podrá valerse del mismo en conformidad al art. 41, tit. 1 Ord. de Mat. (2).

BAQUETAS. Castigo que para ciertos delitos se daba en la milicia: se ejecutaba precisando al delincuente á correr desnudo de medio cuerpo arriba las veces que se le prescribia por medio de una calle formada de soldados, los cuales al pasar le daban en la espalda con las correas de baqueta, vara ó portafusiles.

2. Este castigo se halla en desuso así en el ejército como en la marina, pero como no se ha fijado la pena que debia imponerse en los casos en que la ordenanza señala esta, y para huir de arbitrariedad podria quizás tenerse presente el art. 8 °, tit. 21, reg. 6.° de las ordenanzas de injenieros que conmutan en cuatro meses de presidio cada carrera de baquetas.

BARATERIA. Este nombre, desconocido de la antigüedad, parece se empezó á usar en los tiempos de la baja edad acaso por la primera vez en el texto catalan de las costumbres maritimas, viniendo su eti-

rezcan de la facultad de juzgar delitos que requieran pronto ejecutivo castigo, y de cuya impunidad pudieran resultar conocidos perjuicios á mi servicio, concedo á dichos comandantes jenerales que examinadas las circunstancias maduramente, y con consulta de los oficiales jenerales ó particulares sus subalternos, de cuya integridad y prudencia tengan conocidas pruebas, impongan la pena que pareciere correspondiente á los delitos que pretendan atajar.

Art. 79. Para que lleguen á noticia de todos las penas conminadas por los comandantes jenerales contra los cómplices en estos crímenes estraordinarios se publicará por bando con toda formalidad, pasando el mayor jeneral á bordo de cada navío, en el cual convocada toda la tripulacion, se leerán en alta voz, que repetirá un tambor y se fijará copia al pié del palo mayor.

Art. 80. Los bandos así publicados tendrán la misma fuerza que si espresamente estuviesen insertos en estas ordenanzas, y los que despues de su publicacion los quebrantaren ó incurrieren en los delitos que en ellos se mencionan, serán procesados en el modo ordinario, y citados al consejo de guerra, por el cual se aplicará la pena contenida en los citados bandos. *Tít.* 4, *trat* 5. *Ord. de la Armada.*

(2) Art. 41. Las justicias de todos los pueblos en los que hubiese jefes militares de matrícula tendrán advertido al pregonero, que siempre que aquellos jefes lo necesitasen y le mandasen publicar algun bando, lo practique inmediatamente: debiendo en todo conservarse la mejor armonía entre la jurisdiccion de Marina con las demás; practicándola aun en asuntos de oficio con la urbanidad y decoro que corresponde al suyo propio y al de las personas á quienes se dirijen; procediendo con aquella buena fe y correspondencia que exije el comun interés de mi servicio, prestándose mútuamente todo el ausilio que impartieren, pena de incurrir en mi indignacion el que así no lo ejecute, y de esperimentar el severo castigo que fuere correspondiente. *Tít.* 1. *Ord. de Mat.*

mologia de la palabra *Bara*, que en catalan es lo mismo que traidor, y de aquí *barateria*, traicion ó engaño.

1. La barateria, puede ser fraudulenta ó simple. Será *fraudulenta*, cuando proviene de malicia ó dolo; y *simple*, cuando es efecto de descuido, impericia ó imprudencia.

2. Si el capitan, por ejemplo, saca el licor de algunos toneles para sustituir otro de inferior calidad, si cambia el cacao bueno por otro de menos valor, si sustrae una parte de las mercancias descargadas, diciendo falsamente que perecieron por accidente marítimo, comete barateria *fraudulenta*. Mas si ha colocado mal en el buque las mercaderias, poniendo las secas ó preciosas debajo de otras que están espuestas á rezumarse; si las deja en el combés; si no cuida de tener cerradas las escotillas y portas de la nave: si no sabe evitar el abordaje de un navío, que con el choque causa daño en el suyo; si dá lugar á que el capitan de un bajel del estado le tire algun cañonazo por negarse á ir á bordo á manifestarle sus papeles, y el cargamento recibe algun daño; si por no haberse provisto de los despachos necesarios, ó por no haber hecho las declaraciones que se exijen en la aduana, se le confiscan las mercaderias; en todos estos casos y otros semejantes comete barateria *simple*, pues que no son efecto sino de su impericia, descuido, atolondramiento ó imprudencia.

3. El capitan es responsable civilmente de toda barateria *simple* ó que dimane de falta suya, esto es, de todos los daños que sobrevengan á la nave y su cargamento por impericia ó descuido de su parte. *Art. 676, Cód. de Com.*

4. Tambien es responsable civilmente el capitan como de barateria simple con respeto á él, de las sustracciones y latrocinios que se cometieren por la tripulacion de la nave, salva su repeticion contra los culpados. *Art. 679, Cód. de Com.*

5. Asimismo lo es por la propia razon de las pérdidas, multas y confiscaciones que ocurran por contravenciones á las leyes y reglamentos de aduanas ó de policía de los puertos, y de las que se causen por las discordias que se susciten en el buque, ó por las faltas que cometa la tripulacion en el servicio y defensa del mismo, si no probare que usó con tiempo de toda la estension de su autoridad para prevenirlas, impedirlas y correjirlas. *Art. 679, Cód. de Com.*

6. Lo es igualmente como de barateria simple, de los perjuicios que resulten por no tener la nave pertrechada, provista y municionada; por no haber hecho en la forma prescrita el reconocimiento del estado de la nave antes de ponerla á la carga; por no estar á bordo en la entrada y salida de los puertos y rios, ó por pernoctar fuera de ella, estando en viaje, á no mediar ocupacion grave que proceda de su oficio; por recibir carga de otra persona que no sea el fletador, cuando la nave estuviere fletada por entero; por permitir que se ponga carga sobre la

cubierta del buque sin consentimiento de todos los cargadores, del naviero y de los oficiales de la nave; por no mantenerse en la nave con toda su tripulacion mientras se esté cargando; y por entrar ó hacer arribada sin causa lejítima en puerto distinto del de su destino. *Art. 642, 648, 649, 664, 665, 667, 680 y 685, Cód. de Com.*

7. Si el capitan hubiere cometido baratería *fraudulenta*, esto es, si los daños sobrevenidos á la nave y su cargamento procedieren de dolo ó malicia de parte suya, además de la obligacion de responder civilmente de ellos debe ser procesado criminalmente; *art. 676, Cód. de Com.* queda inhabilitado para obtener cargo alguno; *art. 677*, y debe además sufrir la pena que establecen las leyes penales.

BELJICA. Por el convenio firmado en Bruselas á 25 de octubre de 1842 y cuyas ratificaciones se canjearon en 26 de febrero de 1843 se estipularon diversas ventajas mercantiles entre ambas naciones, y en el art. 1.° (1) se fijaron las relativas á la navegacion concediéndose iguales ventajas una nacion á otra á las que obtuviere en su respectivo territorio la mas favorecida.

BLASFEMIA. Voz derivada del griego y que significa ataque á la reputacion, y se emplea ordinariamente para designar las ofensas é injurias contra Dios y sus santos.

(1) Art. 1.° Los buques españoles no pagarán en los puertos de Béljica, sea á la entrada sea á la salida, cualquiera que fuese el punto de su procedencia y aquel á que vayan destinados, sino los mismos derechos de tonelada, puerto, faro, pilotaje, cuarentena ú otros de la misma naturaleza, cualquiera que sea su denominacion, que aquellos á que están sujetos los buques de las naciones las mas favorecidas.

Los buques españoles serán tambien considerados como los buques de las naciones las mas favorecidas, en cuanto al pago del tránsito del Escalda y al reintegro ó indemnizacion de este derecho.

Mientras se concluye un tratado jeneral de comercio y de navegacion entre las dos altas partes contratantes, los buques de la Béljica serán recibidos en los puertos españoles en la Península é islas adyacentes, mientras rija el presente convenio, del mismo modo que lo han sido durante la union política de la Béljica y los Paises-Bajos, segun se ha establecido por el Real decreto dado en Madrid á 20 de abril de 1840, cuya disposicion relativa al comercio recíproco de los dos paises, tendrá toda su fuerza y valor, así como la del decreto de S. M. el rey de los belgas de 21 de julio del propio año.

Serán considerados como buques españoles y como buques belgas, todos aquellos que se hallen provistos por la autoridad competente del pasaporte ó patente que con arreglo á las leyes existentes se necesite para que sean reconocidos por buques nacionales en el país á que pertenecen respectivamente. *Tratado de 25 octubre de 1842.*

2. En conformidad á una Real órden de 23 de mayo de 1828 quizás pudiera decirse que este delito produce desafuero.

3. Las penas establecidas en la marina contra los que cometen este delito son las que se prescriben en el art. 52, tit. 1 Ordenanzas de la Real Armada (1), que á semejanza de lo dispuesto en la lejislacion militar mandaba se atravesare con un hierro ardiendo la lengua del reincidente en este delito, pena que ha desaparecido, debiendo solo aplicarse las establecidas en el art. 167, tit. 1, trat. 5.° Ord. jen. de la Arm. Nav. (2).

BLOQUEO. Son considerados como quebrantadores del derecho internacional los neutrales que comercian con las plazas ó paises bloqueados. Mas para la legalidad de la pena con que se castiga esta infraccion deben concurrir tres circunstancias: 1.ª *Actual bloqueo:* 2.ª *Noticias previas:* y 3.ª *Violacion efectiva.*

2. Para la existencia *actual* del bloqueo es preciso que este haya sido declarado por la autoridad competente, esto es, el jefe del Estado, y que delante de la plaza ó costa bloqueada haya fuerza suficiente para llevarle á efecto. La ausencia accidental, sin embargo, de la escuadra bloqueadora en caso de tempestad no se considera como interrupcion del bloqueo, pero si por escasez de fuerzas ó por destinarse estas á otras atenciones, no se guardasen constantemente las costas, estas interrupciones, aunque fuesen por tiempo limitado, suspenderian verdaderamente el bloqueo. El principio de que el bloqueo haya de ser efectivo nació del abuso que se cometió en la época de Napoleon I en que Inglaterra declaró en bloqueo todos los puertos de Francia, y esta todos los de Inglaterra, siendo asi que todas las escuadras de Europa no bastaban para reducir semejante bloqueo á una verdad; de aqui el que el buen sentido, la utilidad jeneral y el derecho de jentes hayan rechazado todo bloqueo

(1) Art. 52. A los que blasfemaren á bordo de los bajeles de guerra, se pondrá una mordaza ú otra señal infamante, y se les quitará un mes de racion de vino, y si reincidiesen muchas veces les pondrán en consejo de guerra, y se les atravesará la lengua con un hierro ardiendo. *Tit. 1, trat. 5. Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 167. El que fuere descomedido en sus palabras, votando ó injuriando el nombre de Dios, de la Virgen María y de los santos, se le castigará en el hecho mismo segun la entidad de su desacato con doce ó veinte palos, con destino á la limpieza, con privacion de vino, y aun poniéndole una mordaza ú otra señal infamante; y si el caso fuere de blasfemia escandalosa, que exija proceso y su juicio en consejo de guerra, no por esto ha de omitirse para escarmiento la correccion ejecutiva de veinte palos y cuatro horas de mordaza encima del cabrestante del castillo ú otro paraje visible, sin perjuicio de la mayor pena en las resultas de la causa. *Tit. 1, trat. 5. Ord. gen. de la Arm. Nav.*

que no sea efectivo, así que ninguna nacion está en el caso de respetarlo; no obstante si bien estos son los principios del derecho público europeo, las naciones débiles habrán de ceder en muchos casos á las poderosas.

3. La *noticia* del bloqueo la adquiere el neutral de dos modos: por notificacion formal de la potencia bloqueadora ó por la notoriedad del hecho. El efecto de la notificacion á un gobierno es que todos sus súbditos se reputen comprendidos en ella.

4. *Viola* el bloqueo, el neutral que á sabiendas se dirije al punto bloqueado ó sale de él con carga comprada ó embargada despues de comunicado aquel. La confiscacion del buque y carga es la pena ordinaria de los infractores del bloqueo, sin embargo respeto á esta última se acostumbran admitir á los cargadores las pruebas que presentan para eximirse de complicidad en la falta de la nave, porque aun cuando esté contra ellos la presuncion, puede suceder que el capitan sea el único culpable.

5. En cuanto á la aplicacion de la pena se observa, que si ha consistido la infraccion en salir del puerto bloqueado con mercaderias cargadas en tiempo inhábil ó eludiendo la visita ó rejistro, puede el buque ser apresado por cualquier embarcacion de guerra y á cualquier distancia de la plaza bloqueada, antes de llegar á su verdadero destino. Si la infraccion ha sido entrando, puede ser apresado á la salida y durante todo el viaje de vuelta.

6. En muchos tratados, entre ellos en los que nos ligan con las Dos Sicilias, república de Santo Domingo y otros, hay prevenciones especiales acerca bloqueos y la suerte de las mercaderias, ya embarcadas en buques neutrales, ya mezcladas con otros que llevasen contrabando de guerra, así que aparte las reglas jenerales que aquí establecemos puede consultarse en un caso dado la voz correspondiente á la nacion de que se trate, y se verá si tenemos tratados que contengan disposiciones especiales.

7. La ley y práctica mercantiles en estos casos disponen que si el puerto á que se debe dirijir una nave estuviere bloqueado, es razon para que no se emprenda el viaje. Si comenzado el viaje recibiere el capitan noticia del bloqueo y las instrucciones del cargador no hubiesen prevenido este caso, deberá arribar al puerto hábil mas próximo, donde si encontrase persona cometida para recibir el cargamento se lo entregará; y en su defecto deberá aguardar las órdenes del cargador ó consignatario á quien iba dirijido y obrar segun ellas. Transcurrido un término suficiente á juicio del tribunal de comercio ó majistrado judicial de la plaza á donde se hizo la arribada, para que el cargador ó consignatario nombrasen persona que recibiese el cargamento, se decretará su depósito por el mismo tribunal, pagándose el flete, si aun no se hubiere satisfecho, con el producto de la parte necesaria del mismo cargamento

que se venderá en cantidad suficiente para cubrirlo. *Art. 775, Cód. de Comercio.*

BOLANTIN. Pesca muy comun en las costas de nuestra península en todas las estaciones del año. Se hace de dia y se practica con un cordel de bastante estension á cuyo estremo están anudados con rainales de tres á cuatro anzuelos cebados, con un plomo para que el cordon cale al fondo. En algunos puntos servia esta pesca para ausilio de los marineros ancianos y tenian señalada una parte de costa, como sucedia en Valencia, en la que estaba prohibido pescar con otros artes.

BOLICHE. Este arte de pesca al igual que todos los de arrastre no puede usarse durante la temporada de veda, segun se dijo en Real órden de 21 de mayo de 1853 (1).

BOU. Arte de pescar con dos embarcaciones á la vela las cuales llevan una misma red sostenida por sus estremos. Este sistema de pesca comenzó á introducirse á últimos del siglo pasado en Barcelona, bien que anteriormente se pescaba por el mismo con una sola embarcacion; pero como el impulso de una sola rastreaba con accion limitada y en un viento duro estaba espuesta á peligro ó tenia que abandonar su arte, se pensó que añadiendo otro buque igual para que ambos á la vela llevando cada uno un larguísimo cabo en la popa amarrado á los calones del arte podria ser de doble tamaño y con mas fácil manejo correria ó rastrearia mayor espacio de leguas de agua en menos tiempo por el doble impulso de los dos barcos navegando á un rumbo, y de aqui la adopcion de este sistema.

2. Esta pesca se ejecuta con la red ó arte nombrada *Ganguil;* los dos buques suelen ser de ocho á diez toneladas cada uno tripulados con cin-

(1) Enterada la Reina Ntra. Sra. de la solicitud de los patrones de artes de pesca, de Jábega y Boliche de Cartajena, para que se prohiba se practique la indicada industria con aquellos durante la temporada de la veda, cuya instancia remitió V. E. á este Ministerio con carta núm 664 de 13 del actual, y hecho cargo de lo informado sobre el particular por los funcionarios á quienes competia, y de acuerdo con el parecer de V. E. se ha dignado resolver se restablezca en el partido de Cartajena la observancia de la Real órden de 4 de abril de 1850, que dispone la veda de los artes de arrastre, Jábega y Boliche en la temporada de la cria y oba del pescado, y que manifieste V. E. á este Ministerio á quién se le han dirijido los informes que dice el Comandante jeneral de Cartajena remitió en 11 de octubre último, como asimismo si ha evacuado V. E. el informe ordenado en la Real órden de 31 de julio pasado para la resolucion que encarece del espediente á que se refiere en su citada carta, y que en este Ministerio aparece que solo está pendiente de esa Direccion jeneral. Lo que de Real órden espreso á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios, etc. Aranjuez 21 de mayo de 1853.

co ó seis hombres. Estendido el arte, los barcos corren á velas llenas viento en popa y tiran con tal rapidez que equivale á una fuerte corriente que entra en la red. Esta corriente lleva á la manga ó copo no solo los peces que encuentra en los parajes por donde pasa, sino que tambien atrae los que se hallan á alguna distancia de las costas, y si alguno escapa quedan de tal modo asombrados que las abandonan.

3. Resulta de lo espuesto que esta pesca es la mas perjudicial de todas las que se hacen al tiro ó rastreo, desde luego porque su red tiene mucha estension; las mallas son pequeñas; está cargada de mucho plomo igualmente que de cuerdas, y por otra parte porque tirada ó arrastrada con fuerza y prontitud levanta y trastorna el fondo, arranca las yerbas, no permite á ningun pez que escape, y lastima muchos, aniquilando las crias, que coje sin provecho molidas, aplastadas y envueltas en el cieno, y en conclusion descasta los mares.

4. Como por otra parte es la mas lucrativa de todas las pescas, tiene muchos partidarios entre los que se aprovechan de ella y en los pueblos marítimos que desean verse surtidos con abundancia y conveniencia.

5. Para disminuir estos males y evitar el gran descontento que hubiera producido la absoluta prohibicion de esta clase de pesca, en Real órden de 10 de enero de 1777 se fijó la de pescar con estos artes desde 20 de octubre hasta Pascua de Resurreccion para evitar de este modo el perjuicio que se causaba á las crias. Pero como ello, no obstante el daño, producia continuas reclamaciones, en 1828 se formó un voluminoso espediente en que se recibieron todas las noticias, y oido el Consejo Supremo de la Guerra (1) en Real órden de 6 de mayo de aquel año se

(1) *He aquí la parte mas interesante del bello dictámen que emitió esa corporacion.* El arte de pescar con las parejas del Bou, llamó desde su descubrimiento la atencion del Gobierno y de los particulares.—Considerado bajo todos aspectos y en todas sus relaciones; examinado por personas de instruccion y probidad, y oidos tribunales y corporaciones respetables sobre los inconvenientes ó ventajas del uso ó abolicion, parece que no debia reproducirse ya una cuestion llevada al mas alto grado de claridad. Sin embargo, el interés individual, siempre fecundo en recursos, ha sabido oscurecerla; ha arrancado resoluciones favorables, que á su vez han sido contrariadas por otras mejor meditadas; y la fluctuacion en decisiones tan opuestas ha hecho necesario un nuevo exámen para que fijando de una vez el verdadero punto de vista de la cuestion reducida á si es útil ó perjudicial la continuacion del uso de las parejas del Bou, se termine definitivamente para siempre este grave negocio. Conocido este arte con el nombre de Ganguil, se proscribió su uso en Valencia en 1726, permitiendo solamente cuatro; igual prohibicion recayó en Barcelona en el mismo año sobre la pareja limitando su número al de 15 ó 16. Suscitado en Valencia diez años despues un litijio entre los pescadores de las demás artes con los que usaban las parejas, prohibió la audiencia estas por providencia definitiva de 7 de agosto de 1736, que fué modificada en el de 1738 en consecuencia de una concordia de los matriculados en que convinieron continuasen tres. Desde esta época

prohibió para siempre en todas las costas de España el uso de este arte de pesca como verdaderamente perjudicial, nocivo y destructor de la

se permitió su uso aunque siempre limitado á un número pequeño, hasta que por Real órden de 13 de enero de 1761 se prohibió absolutamente, prohibicion que se repitió en 13 de enero de 1777 á instancia de la comunidad de pescadores de Málaga, y se hizo estensivo en el de 1782 y siguientes á las costas de Galicia y otras de la Península.—El interés siempre activo y vijilante halló medios para eludir estas Reales resoluciones y se restableció el uso parcial de las parejas en algunos puntos, y á pesar de que el gremio de mercantes de Málaga consiguió se prohibiesen las tres que existian por Real órden de 18 de octubre de 1783, el conde de la Lalayn obtuvo despues el privilejio de dos. Las reiteradas instancias de pescadores y ayuntamientos pidiendo unos se alzase la prohibicion y otros que continuase, obligaron al Gobierno á comisionar sucesivamente á los comisarios de Guerra y Marina D. Antonio Sañez Reguar y D. Felipe Orbejoso; uno y otro desempeñaron su encargo, y el resultado de sus observaciones dió á conocer el juicio opuesto que habian formado sobre las parejas del Bou, diverjencia que se nota tambien en las esposiciones de ayuntamientos y reclamaciones de los gremios y pescadores; y en tal conflicto de opiniones se espidió la Real órden de 6 de setiembre de 1804 concediendo un número determinado de parejas á los gremios de marineros de la Península; mas esta Real resolucion tuvo igual suerte que las anteriores, se conoció la dificult d de conciliar intereses opuestos con providencias medias que no producian otro efecto que quejas y reclamaciones, y S. M. convencido de la necesidad de cortarlas cometió el exámen de este importante asunto al consejo de Almirantazgo, y este tribunal con presencia de cuantos antecedentes y datos estimó precisos para ilustrar la cuestion elevó una estensa consulta en 4 de setiembre de 1817, y conformándose S. M. con ella se sirvió prohibir por Real decreto de 8 de noviembre siguiente el ejercicio de la pesca del Bou en todas las costas de la Península, igualmente que los privilejios concedidos á algunos particulares. El tino y circunspeccion con que se adoptó esta soberana resolucion, aseguraba su inviolable observancia, y no siendo fácil eludirla bajo las capciosas y aparentes razones que dejaron sin efecto, ó modificaron las anteriores, se varió de medio, y aunque no aparece de los antecedentes unidos cuál fuese este, resulta que sin conocimiento de la Direccion de la Armada ni del Consejo se espidió en 25 de enero de 1820 una Real órden concediendo á los marineros matriculados de la Península el uso del arte de pescar con parejas del Bou, por el término de seis años.—Tal es en resúmen la historia de las vicisitudes de las parejas del Bou desde su oríjen conocido hasta el presente. Las diferentes opiniones y mas bien el crecido lucro que reportan los que ejercen este arte, ha sabido cubrir el interés privado con el velo del bien público; y constituido el Gobierno de S. M. en la necesidad de atender quejas reclamaciones encontradas y apoyadas siempre en autoridades y razones, dictó aquellas providencias parciales que convenian á las circunstancias y estado aun incierto de la cuestion, hasta que discutida, examinada y puesta en su verdadero punto de vista por el suprimido consejo del Almirantazgo, se fijó de un modo irrevocable por el Real decreto citado de 8 de noviembre de 1817, decreto cuya ejecucion se suspendió por el término de seis años concedido para el uso de las parejas de Bou por el posterior de 25 de enero de 1820, y cuya observancia se ha restablecido en el mero hecho de haber finalizado el plazo prefijado como opinó fundadamente el

cria y propagacion de los peces. Sin embargo visto posteriormente que tan absoluta prohibicion reducia á la miseria á varias familias, exami-

Comandante de matrículas de Málaga, separándose del dictámen del auditor, y piden el ayuntamiento y los armadores de Jábegas y palangres. Limitada por lo tanto la cuestion del dia á este solo punto, el fiscal se abstendria de manifestar su opinion acerca del arte del Bou, como lo hace, considerado en jeneral y con relacion á los perjuicios y ventajas que puedan resultar de su uso en las diferentes costas de la Península; pero las reiteradas representaciones contra este arte nocivo y destructor del ayuntamiento y armadores de Jábegas y palangres de Málaga, su patria; la consideracion de que se debió á ellas principalmente la espedicion del decreto de S. M. de 8 de noviembre de 1817 y que su puntual observancia se deberá acaso á las que han reproducido últimamente, le imponen la obligacion de corresponder á la confianza con que le han distinguido sus compatricios uniendo su voz á la suya, y ofreciendo á la sabia ilustracion del Consejo el fruto, no de teorías abstractas, sino de la esperiencia que es la que rectifica las opiniones. Se ha dicho, escrito é inculcado aun mas de lo que era preciso para demostrar hasta la evidencia lo nocivo, perjudicial y destructor que es en sí mismo, y en jeneral, el arte del Bou, que tirado de dos buques á la vela, rastreando el mar levanta y trastorna el fondo, destroza las camas y crias comederos del pescado, arranca las yerbas, recoje el cieno, y reduciendo por la violencia y tirantez que lleva los cuadros de las mallas á un cuerpo tupido no permite salida ni á los peces mas pequeños destruye la ovacion, ahoga en el fondo las crias y ahuyenta el pescado. Tales son los efectos funestos de este arte considerado en jeneral, y lo son mucho mas aplicado en el puerto de Málaga que es una ensenada de corta estension, en la que no hay pescado de paso sino el criado y domiciliado en ella; y aniquilando las parejas las camas, comedores y crias, que por inútiles para el consumo las arrojan muertas al mar, inutilizando una gran porcion de pescado para aprovechar lo que pueden vender, llegaria en breve tiempo á destruir la pesca. Estas verdades se comprobaron del modo mas evidente en el reconocimiento ocular practicado en noviembre de 1813 por una diputacion del ayuntamiento, el capitan del puerto y un facultativo de sanidad, y por declaraciones de los mismos que á presencia de ella ejecutaron la pesca. El pueblo de Málaga que ve y conoce este daño ha clamado constantemente por su remedio, valiéndose de su ayuntamiento, y el fiscal que dolorosamente por muchos años lo ha observado, que ha visto venderse en lugar de aquellos grandes pescados, que se conducen á esta corte, que llaman merluza, pececillos de la misma especie de dos y cuatro onzas escojidos entre otros aun mas pequeños que se arrojan muertos al mar. ¿Podrá desentenderse de apoyar sus justos clamores por la continuacion de la prohibicion de un arte tan perjudicial y nocivo? De un arte que al propio tiempo que destruye la pesca aniquila la matrícula y reduce á la miseria á un considerable número de familias honradas y laboriosas, que dedicadas á la pesca de Jábegas y palangres vén malogrados sus sudores y esfuerzos por la escasez particularmente del boqueron y sardina en lo que cifran su principal subsistencia, el pobre su alimento por el bajo precio á que se vende, y el Real erario la crecida utilidad que reporta del consumo de las sales que se invierten en la anchoa que se pesca con la referida especie?—En consecuencia de todo lo espuesto, el fiscal halla justa y fundada la solicitud del ayuntamiento y armadores matriculados de Jábegas y palangres de Málaga, y entiende

nado nuevamente el asunto por el Supremo Consejo de la Guerra (2), se volvió á permitir de nuevo por Real órden de 12 de febrero de 1829, y en

que finalizado ya el plazo de seis años fijado en 24 de enero de 1820 para el uso de las parejas del Bou, debe proscribirse para siempre, al menos en las playas de Málaga, este funesto arte en conformidad á lo resuelto por S. M. á consulta del suprimido consejo de Almirantazgo en Real órden de 8 de noviembre de 1817 cuya inviolable observancia reclama el bien público y el servicio de S. M.—« El Consejo ha examinado este espediente con la mayor atencion, y conforme con lo espuesto por su fiscal togado en lo principal y otro sí de su anterior dictámen, con la diferencia que la prohibicion que propone al menos para las playas de Málaga sea y se entienda por todas las de España, con derogacion de cualquier privilejio concedido para el uso de parejas sea quien quiera la persona que lo obtenga, ha acordado lo haga así presente á V. E. para la resolucion que mas fuere del agrado de S. M., como lo ejecuto con inclusion de los espedientes y documentos de que queda hecho mérito. Dios, etc. Madrid 4 de octubre de 1827.

(2) *Hé aqui asimismo ese notable dictámen emitido por aquel Consejo Supremo.*— Escmo. Sr.: Con fecha de 2 de diciembre del año próximo pasado se sirvió V E. decirme lo que sigue: —Aunque despues de repetidos informes y de lo espuesto últimamente por ese Consejo supremo se sirvió S. M. de conformidad con su dictámen resolver en 6 de mayo de este año que desde principio de julio siguiente quedase enteramente abolido para siempre en las costas de España el uso de la pesca con las parejas llamadas del Bou, por sus notorios inconvenientes y perjuicios; sin embargo habiendo llamado la atencion del Rey Ntro. Sr. las particulares razones espuestas por el Capitan jeneral de Valencia en la representacion adjunta para solicitar una escepcion indefinida ó limitada de dicha Real órden, bien sea atendiendo á que las circunstancias locales de aquellas costas deben constituirlas fuera de la regla jeneral dictada sobre esta materia, y bien asimismo por la funesta trascendencia que trae consigo la mencionada prohibicion en la calamitosa situacion en que hoy se halla aquella provincia, es su Real voluntad que el Consejo vuelva á examinar este negocio con detenida meditacion compatible con lo urjente que es la deliberacion y manifieste nuevamente lo que estimare mas justo y mas acertado para la soberana determinacion de S. M.— Con esta Real resolucion se sirvió V. E. acompañarme la esposicion del referido Capitan jeneral de Valencia su fecha 30 de agosto de 1828 una representacion del gremio de pescadores de aquella ciudad su fecha 9 de setiembre del mismo año, una certificacion del vicario temporal de la parroquia de Ntra. Sra. del Rosario de las partidas del Cañamelar y Cabañal de la misma ciudad y un impreso titulado observaciones sobre la pesca llamada de parejas de Bou, utilidad y necesidad de su uso, en el golfo de Valencia, incluyéndome igualmente un informe documentado, evacuado por el Director jeneral de la Real Armada de 4 de noviembre del propio año; posteriormente con fecha 27 de diciembre siguiente se sirvió V. E. dirijirme de Real órden una instancia hecha por el ayuntamiento de Cadiz, en solicitud de que se permita el uso del arte de las parejas de Bou, una esposicion de Don Joaquin Rodriguez y compañía pidiendo privilejio esclusivo por cuatro años para pescar con doce pares de barcas desde Alicante á Cadiz, otro informe del Director jeneral de la Armada, su fecha 28 de mayo del repetido año, sobre dicha solicitud, copia de la Real órden de 12 de julio siguiente, negando S. M. esta pe-

mayor aclaracion por la de 16 de marzo con tal que se pescare á cinco leguas de la costa, bajo pena al que pescare á menor distancia de dos-

ticion, otra esposicion del ayuntamiento de Cadiz, pidiendo de nuevo el uso de la pesca del Bou: la carta del presidente de dicho ayuntamiento con que dirijió la esposicion y otro informe dado por el mismo Director jeneral de fecha de 15 de diciembre sobre esta esposicion. Pasado este espediente á los fiscales, con los demás antecedentes que obran en el Consejo, y con la esposicion hecha por el muy reverendo Arzobispo de Valencia, en solicitud de que se alce la prohibicion de la pesca con pareja de Ganguil ó Bou á los pueblos de Cañamelar y Cabañal, que V. E. me dirijió de Real órden en 5 de enero de este año, espuso el militar en 14 del propio mes lo que sigue: — El fiscal militar ha visto las Reales órdenes de 2 y 27 de diciembre último y 5 de enero del corriente en que se remiten á informe del Consejo las esposiciones del Capitan jeneral de Valencia, ayuntamiento de Cadiz y Arzobispo de la primera de ambas ciudades, en solicitud de que se permita el uso de la pesca con las parejas llamadas del Bou, así como la instancia de don Joaquin Rodriguez y compañía pidiendo el privilejio esclusivo de pescar por cuatro años en las costas desde Alicante á Cadiz, con doce pares de barcas, por la cantidad de ciento veinte mil pesos fuertes que ofrece entregar en el acto. Igualmente se ha enterado de lo que informa el Director jeneral de la Real armada, y con presencia de todo dice: Que no obstante que por Real órden de 6 de mayo último y consulta de este Supremo tribunal se sirvió S. M. abolir para siempre la pesca del Bou por sus notorios inconvenientes; deseoso siempre del bien de sus amados vasallos, y del jeneral del Reino, quiere que el Consejo vuelva á examinar este negocio con detenida meditacion, por si las circunstancias de la costa de Valencia y la funesta trascendencia que trae consigo dicha prohibicion en el calamitoso estado de la misma provincia, exijen una escepcion indefinida ó limitada. Las razones que el Consejo tuvo presentes para proponer al Rey nuestro señor en su anterior acordada la abolicion de la pesca con parejas llamadas del Bou, son demasiado poderosas en sí y la Real órden fundada sobre ellas está demasiado reciente para que desde luego pueda revocarse, concediendo una licencia jeneral para ejercer dicho arte. Si mas adelante se demostrase en alguno ó algunos puntos la utilidad de su permiso por espediente debidamente instruido, en que al paso que el aumento y bienestar de la jente marinera, resultase poderse cultivar de nuevo este ramo de riqueza, sin perjudicar sensiblemente la cria ordinaria de los peces de las costas; el que suscribe, deseoso de la prosperidad de la nacion, consistente en el de las industrias adaptables á su suelo, apoyaria cuanto estuviere de su parte la dispensacion de aquella gracia. Y como este caso no existe en la representacion del ayuntamiento de Cadiz, no parece que haya mérito para variar lo ultimamente resuelto. Tampoco lo encuentra en la esposicion de D. Juan Rodriguez, no obstante la retribucion de ciento veinte mil pesos fuertes que ofrece por el privilejio esclusivo de pescar cuatro años con doce pares de barcas, desde Alicante á Cadiz, porque si esta pesca es ruinosa, como hasta ahora se cree, por ningun título debe permitirse; y si no lo fuese, el Estado reportaria una ganancia incomparablemente mas grande, de permitir la ejercitasen mas de quinientos pares, á quienes de una vez se les ha prohibido, ya en la ventaja de ocupar productivamente de diez á doce mil personas que ahora quedan sin ejercicio, ni destino, como los capitales que se empleaban en este tráfico el prodijioso que importaba la pesca con que se mante-

cientos ducados de multa y pérdida de lo pescado por la primera vez, y prohibicion absoluta de pesçar con semejante arte por la segunda.

nian mil jentes, cuyos medios no alcanzan á proporcionarse dicho alimento y la conocida influencia que tiene en el menor precio y consumo de las carnes. Por tanto limitará el fiscal sus observaciones á la parte de la costa de Valencia, á que se refieren el Capitan jeneral y M. R. Arzobispo, procediendo sobre los datos y noticia que ofrece el espediente impreso que corre unido. Si está reconocido que la pesca es mas abundante, y segura con las parejas del Bou, que proporciona grandes ganancias á los empleados en ella, y mayor cantidad de alimento á los demás, y que asimismo es cierto que el motivo de su prohibicion es el daño que ocasionaban á la cria, y propagacion de los peces, cuya cantidad sensiblemente parecia disminuirse, es consiguiente y puesto en los mas verdaderos principios de economía política y conveniencia del Estado que si hay algun paraje donde esta pesca ejercitada por muchos años consecutivos, no ha ocasionado disminucion del pescado, se permita su continuacion, como una industria que aumenta los productos y valores efectivos de la nacion. Que en el golfo de Valencia y Cabañal y Cañamelar la pesca del Bou no ha aminorado los peces se prueba por el estado del final del impreso dado por el arrendador del tercio diezmo espresivo del número de arrobas cojido, tanto por los barcos de palangre, como por las parejas de Bou, en un período de veinte y siete años, que es mas que suficiente para haber demostrado los perjuicios, si realmente los causaba. En él se vé que desde el de 1792 fué gradualmente creciendo la pesca, hasta el de 1804 que es el mas abundante y en el que se cojieron setentá y ocho mil arrobas; que desde 1805 hasta el de 10 inclusive hubo muy poca alteracion en el número que los siguientes hasta el 14, en que Valencia padeció los efectos de la dominacion francesa, fueron los mas escasos en productos, y que en los siguientes hasta el de 18 en que las providencias sanitarias con motivo de la peste paralizaron esta industria, fué progresivo el aumento, ofreciendo el año 16 sesenta y nueve mil arrobas. Hechos que prueban que la mayor cantidad de pescado cojido desde el año 1792 acá, no perjudica su propagacion, sino que antes bien aquel golfo es como una heredad, que produce en razon del capital empleado en ella en abonos y brazos; otros hechos tambien notables ofrece el mismo estado y el que le subsigue, y son, que la pesca de los barcos de palangre ha crecido y sufrido las alteraciones ventajosas ó perjudiciales en la misma forma que la de las parejas de Bou, siendo comunes á las dos industrias los años abundantes ó escasos en productos; y que tambien las barcas de una y otra clase han crecido casi en igual proporcion, porque siendo en 1786 los barcos de palangre y pesca comun doscientos sesenta y tres, en 1821 llegaban á cuatrocientos sesenta y seis, y los buques de pareja de Bou, que en la primera fecha eran treinta y dos en la segunda ascendian á sesenta y dos. Podrá decirse que prohibida la pesca del Bou; creceria la de palangre y otras artes y ciertamente es reparo que tiene valor hasta cierto punto; mas como estas artes no permiten ejercitarse á la distancia que la primera, son muy pocos los pescadores del Bou que podrian dedicarse con suceso á ellas, y los restantes, ó tendrian que hacerlo á otra ocupacion, para lo que al pronto no serian aptos ni les produciria para mantenerse con sus familias, ó emigrarian al estranjero, llevándole su industria y brazos, que tanta falta hacen á nuestro lánguido comercio, y nuestros yermos campos. Tomaria por lo tanto algun corto aumento un ramo, pero aniquilándose enteramente el otro, con pérdida de sus individuos, y de no cortos

6. En conformidad á las Reales órdenes de 14 y 31 de diciembre de 1826 y 6 de setiembre de 1830, debe permitirse esta clase de pesca á la distancia dicha, sin traba ni pago de derechos.

daños para la sociedad. En primer lugar se disminuirian los marineros, porque siendo muy corto nuestro comercio de cabotaje y esterior, y no habiendo capacidad para que se emplearan en la pesca sino determinado número de ellos, los restantes se irian estinguiendo por sí mismos poco á poco, porque es evidente que en ninguna clase de oficio ú ocupacion subsisten temporal y perceptiblemente mayor número de personas de aquel que trabaja y se emplea, y los restantes desaparecen por diferentes medios, todos ellos ruinosos al Estado. Y corre riesgo que los marineros prefiriesen ir al estranjero, porque les es menos sensible el ejercicio de su profesion aun con estraños, que el pasar su edad madura en su patria por las molestias de aprendizaje de cualquier oficio. A esta falta de individuos era consiguiente tambien la de subsistencia. Quitadas las barcas del Bou, en el golfo de Valencia, se quitaban igualmente las cuatro quintas partes al menos del producto de su pesca, que siendo en año comun, en los veinte y siete arriba dichos. el de treinta mil ochocientas cuarenta y siete arrobas, quiere decir que se privaba el cojer anualmente veinte y cuatro mil seiscientos setenta y cinco cantidad que tiene un valor bastante crecido, y como mirados solo como mantenimiento alimenta una porcion considerable de familias, aunque se quiera prescindir de la mas preciosa calidad que en sí tiene y es la de ser adquirido sobre un elemento estraño, en que sin ausilio de estas artes seria perdido para nosotros. Asimismo perjudicaria la falta de esta industria á los dueños de las maderas, constructores de barcos, de cordelería, y otros mil ramos; porque las cosas están de tal suerte enlazadas en la sociedad que no se aniquila un ramo, sin que los otros esperimenten mas ó menos su influencia. A estas consideraciones tan poderosas se unen las que ofrecen el Capitan jeneral y Sr. Arzobispo de Valencia en las esposiciones á S. M. presentando una porcion de vecinos del Grao, Cabañal y Cañamelar sin medios con que mantenerse con sus familias, faltas de ropa y de todo lo necesario, devorados los unos por la miseria y las enfermedades, y escitando los otros la caridad ajena que en años tan calamitosos no alcanza ni aun á proporcionar una sopa económica. Males de tanta importancia escitan demasiado la sensibilidad, aunque no se haga aprecio del riesgo de una epidemia que se presenta como probable para que dejen de remediarse si cabe hacerlo sin ocasionar otros. Demasiado ha padecido ya la marineria con la pérdida de las Américas, con los infinitos buques apresados por los enemigos de la corona en las últimas guerras y por los corsarios insurjentes, con la falta de mercados á que llevar nuestros productos naturales, con los únicos á que está reducida la esportacion, y con las sequías que han esterilizado los campos, sin que se la cierre el único recurso que la queda para subsistir, conquistado sobre un elemento proceloso, con tan continuados, duros y penosos trabajos y privaciones, donde no es raro verlos terminar sus fatigas y arrojo con la vida. Evítese pues la pérdida de estos vasallos, que tan útiles pueden ser al soberano y á la patria; y supuesto que por la particular configuracion y playa del golfo de Valencia la pesca con parejas del Bou no ha perjudicado á la de palangre y otras, ni minorado la cantidad de peces en aquella estension de mar, segun ha demostrado la esperiencia práctica de muchos años, el fiscal por las espresadas razones de humanidad, conveniencia y política, estima es de permitir en aquella parte la pesca del Bou, en los términos que hasta aquí se ha ejercitado, y guardando los meses de veda que

7. En vista de reclamacion particular en Real órden de 16 de marzo de 1849 se reencargó el cumplimiento de la ya citada de 16 de marzo de

haya sido costumbre; el fiscal se concreta á que la concesion de dicho permiso se limite ahora al golfo de Valencia donde la esperiencia ha demostrado no ser perjudicial, y cree que podria hacerse estensivo á cualquier otro punto en donde se probára concurrian las mismas causas. Por la prohibicion de la pesca del Bou, quedan sin empleo mas de quinientos pares de barcas y con ellas muchos miles de personas, que por tanto son materia dispuesta para cualquier esceso, como haya quien se lo persuada y se lo pague. Y además privando á la nacion de incalculable número de arrobas de pescado fresco y salado, se procura un medio á los estranjeros para que estraigan nuestro poco numerario con la introduccion de las grandes partidas de bacalao que nos traen, cuando nos ha favorecido la Providencia con unas tan estensas y preciosas costas que producen ricos y abundantes pescados, y no falta quizá sino algo mas de industria y perfeccion en los adobos y salazones para librarnos de pagar á los estraños este sensible tributo. Estas reflexiones sujieren al fiscal la idea de que para evitar los perjuicios que en parte ocasiona la prohibicion absoluta, manifestados por el ayuntamiento de Cadiz, pudiera permitirse la pesca con parejas de Bou en las costas de la isla de Ibiza, y demás Pitiusas, anunciando se permitiria igualmente en cualquier otra estension de nuestras costas en que la esperiencia acreditase no resultaban inconvenientes; y para cuyo efecto sobre la representacion de los interesados se instruiria espediente oyendo á los jefes, ayuntamientos y corporaciones que pudiesen ilustrar en un punto tan interesante á la riqueza del Estado, aumento de subsistencia y de poblacion, y que tanto puede servir á la defensa de aquel en caso de una guerra marítima y aun terrestre, ó en el que mejorando nuestras circunstancias tuviese S. M. á bien aumentar el número de buques de guerra, para los cuales ofrecerian entonces las costas suficiente número de marineros instruidos y diestros que pudiesen tripularlos. El togado manifestó en 20 del mismo mes lo que sigue:—El fiscal togado nada puede añadir á lo que manifestó en su dilatada censura de 3 de marzo de 1827 y parece que un asunto, examinado, discutido y consultado definitivamente en distintas épocas por dos supremos consejos de la guerra y el estinguido del Almirantazgo con uniformidad, que ha merecido la aprobacion Soberana, no podia ofrecer ulterior discusion en una Real resolucion jeneral que como tal exije ahora la concurrencia del Consejo en pleno para examinar y guiar las reflexiones que hace la junta de la Direccion jeneral de la Armada. — Examinado todo con la detencion que exije su importancia en el pleno celebrado en 14 del presente mes, es de parecer, que S. M. siendo servido puede permitir la referida pesca de parejas de Bou en todas partes á distancia de cinco leguas de las costas, entendiéndose esta gracia solo para los matriculados con absoluta prohibicion de asentistas é impresarios, pero con la prevencion de que al que se le aprehenda pescando á menos distancia de las cinco leguas se le exijan por primera vez doscientos ducados de multa, aplicados al Real fisco de la guerra, con pérdida de lo que hubiese pescado; y por la segunda se le prohiba el uso de semejante arte, pudiendo dedicarse á las demás; y ha acordado lo manifieste así á V. E. con devolucion de todos los documentos que ván referidos y que constituyen este espediente, para la resolucion que fuese del agrado de S. M. Dios, etc. Madrid 18 de febrero de 1829.

1829 (3), pero por otra de 5 de marzo de 1850 se dijo que cuando las barcas del bou por efecto del mal tiempo ó porque los vientos no se lo permitan no puedan correr sin riesgo á la distancia de las cinco leguas á la mar, puedan hacerlo á la de tres sin incurrir por ello en multa alguna; pero si á juicio de las autoridades de Marina respectivas pudieran verificarlo sin peligro á las cinco leguas, así habrian de hacerlo, y en otro caso pagaran a multa que determina la mencionada Real órden de 16 de marzo de 1829, como igualmente si en cualquier caso corriesen dentro las tres leguas á la mar.

BOYA. V. *Balizas.*

BRIGADAS. Una de las divisiones que forman la organizacion de las matrículas. V. *Tercios Navales.*

BUZO. El que saca del fondo del mar ó de los rios las cosas sumerjidas, ó ejecuta debajo del agua alguna obra en las embarcaciones. Su obligacion, segun el art. 15, tit 5, trat. 4.° Ord. de la Arm., es el hacer todos los reconocimientos que se necesiten debajo del agua, pasar ovenques á las anclas que los hubieren perdido, y jeneralmente practicar cuanto se ofreciere en el agua para el servicio del buque. Las Ordenanzas de la Arm. Nav., art. 13, tit 8.°, trat. 3.° mandan que los buzos sean reputados en clase de oficiales de mar, aunque sin mando

(3) Excmo. Sr.: Conformándose el Rey nuestro señor con los pareceres del Consejo supremo de la guerra en el pleno celebrado el 14 de febrero próximo pasado, y de la junta de Direccion jeneral de la Armada, de que trata el oficio de V. E. de 6 del corriente, ha tenido á bien mandar se permita la pesca con parejas del Bou en todas partes á distancia de cinco leguas de las costas, entendiéndose esta gracia solo para los matriculados, con absoluta prohibicion de asentistas y empresarios; y es la voluntad de S. M. que al que se aprehenda pescando á menos distancia de las cinco leguas se le exijan por primera vez doscientos ducados de multa, con pérdida de lo que hubiese pescado, y por la segunda se le prohiba el uso de semejante arte, pudiendo dedicarse á los demás; y que los comandantes y jefes de marina celen en el cumplimiento de las espresadas restricciones, así como que los matriculados gocen de la referida gracia sin traba alguna, pago de derecho, ni propina á persona ó corporacion alguna, segun está decretado en Real órden de 14 de diciembre de 1826. Pero en cuanto á las multas se ha servido Su Majestad disponer que las que resultaren por efecto de las infracciones que cometieren contra lo establecido por esta soberana resolucion en cuanto á la pesca del Bou, tendrán la misma aplicacion que las demás señaladas por el artículo 19 del título 14 de la Ordenanza de Matrículas y Reales órdenes posteriores, que confirman aquel precepto. De la de S. M. lo digo á V. E. para su noticia, y que circulándolo en la Armada tenga su debido cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 16 de marzo de 1829.—Luis Maria de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Real Armada.

en las tripulaciones, y en los artículos 23 al 46 se ocupan del aprendizaje de los buzos y ventajas de que deben gozar en las matrículas de los que manda se lleve lista separada.

C.

CABOTAJE. El comercio entre puertos de la nacion. Este tráfico es del mayor interés para el fomento de la riqueza pública, mantiene la marinería, sostiene el precio de los frutos, evita sus escaceses y facilita su esportacion acercándolos á los puertos de embarque. Jeneralmente cada nacion reserva para sus propios buques el comercio de cabotaje, y como puede verse en sus respectivas voces entre las naciones con las cuales nos ligan mas estensos tratados de comercio, siempre el de cabotaje queda reservado para los buques de la misma nacion.

2. Por la pragmática de 3 de setiembre de 1500 por D. Fernando y doña Isabel, que forman la ley 5, tit. 8, lib. 9. Novísima Recopilacion, se prohibió cargar mercaderías para conducirlas á otros puertos de la península en navíos estranjeros, bajo la pena de perdimiento de los buques y de las cargas, á no ser que no hubiese en el puerto barcos nacionales en disposicion de hacerse á la vela. Por otra de 12 de agosto del siguiente año 1501 que es la ley 10, tit. 8.° lib. 9 Nov. Rec., se confirmó la observancia de la anterior prohibicion, esceptuando la nacion inglesa por respeto á su Rey que al parentesco unia la confederacion con los de Castilla. En 1560 se repitió por Felipe II (ley 10, tit. 8, lib. 9, Nov. Rec.) lo dispuesto en las anteriores. Tambien se espidió otra Real cédula en el mismo sentido, por D. Cárlos IV á 13 de abril de 1790 (ley 7, tit. 8, lib. 9, Nov. Rec.) El Código de comercio dispuso tambien que el comercio de un puerto español á otro puerto, se hiciere esclusivamente en buques de la matrícula española, salvas las escepciones que se han hecho ó se hicieren en los tratados de comercio con las naciones estranjeras. (Art. 591).

3. Por los arts. 252 y 253 Ordenanza de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (1) y repetido por la regla 32 de los aranceles (2), se dispone que

(1) Art. 252. El comercio de cabotaje ó entre puertos de la nacion, no podrá hacerse sino por buques de construccion, propiedad y tripulacion españolas.

Esceptúase la conduccion del carbon de piedra nacional que puede tambien hacerse en bandera estranjera, siempre que conduzca esclusivamente este artículo.

Art. 253. Se prohibe á los buques de vapor estranjeros el transporte de jéneros, frutos y efectos de un puerto á otro de la Península é Islas adyacentes. Esceptúanse los equipajes de los pasajeros, que continuarán sujetos á las reglas dispuestas por las presentes ordenanzas. *Ord. gen. de Aduanas de 10 de setiembre de 1857.*

(2) Regla 32.ª El comercio de cabotaje, ó entre puertos de la nacion, so-

el comercio de cabotaje, ó sea entre puertos de la nacion, solo pueda verificarse en buques de construccion, propiedad y tripulacion españolas, esceptuándose solo de esta regla el carbon de piedra nacional. A este comercio pueden dedicarse tambien los buques españoles aun cuando salgan de puertos estranjeros, conforme el art. 278 de dichas Ordenanzas (3). *V. Fondeo.*

4. Si el buque despachado como de cabotaje toca en puerto estranjero, los jéneros que compongan su cargamento pagarán los derechos de entrada como estranjeros, á tenor del art. 451 de dichas Ordenanzas (4) ratificado en la regla 34 de los aranceles; disposicion dura que no tienen otras naciones, y que priva de su natural desarrollo al comercio y navegacion españoles, mayormente cuando su posicion topográfica teniendo entre sus costas las de Portugal y el puerto de Gibraltar, la daria ventajas considerables si los buques que salen cargados de puertos españoles pudiesen tocar á su paso por los de Portugal ó Gibraltar.

5. Para evitar las desgracias á que dá lugar en Filipinas el que mandaran los buques de cabotaje hombres á quienes faltasen los indispensables conocimientos por bando del Gobernador Capitan jeneral de aquellas islas de 23 de marzo de 1844, aprobado por Real órden de 11 de febrero de 1846, se prohibió el que nadie mandára buque de cabotaje mayor de cien toneladas sin tener 25 años, de ellos cinco de navegacion, y por lo menos uno en aquellos mares, y justificar su buena conducta, integridad y disposicion, para cuyo requisito deben sufrir el competente exámen. Los pilotos tienen que acreditar iguales requisitos, con la sola escepcion de la edad: se les obliga asimismo á llevar un libro en el que asienten todas las observaciones marineras.

lo podrá hacerse por buques de construccion, propiedad y tripulacion españolas.

Esceptúase la conduccion del carbon de piedra nacional, que podrá tambien hacerse en bandera estranjera, siempre que el cargamento sea esclusivamente de este artículo y no otro. *Aran. de Aduanas para* 1859.

(3) Art. 278. Los buques españoles procedentes del estranjero, ya hayan de terminar su espedicion en la Península, ya conduzcan mercancías de tránsito tambien para el estranjero, podrán hacer el comercio de cabotaje con las formalidades establecidas y precauciones convenientes para evitar todo fraude, debiendo los capitanes comprender en sus manifiestos los bultos que condujeren de procedencia estranjera. *Ord. Gen de Aduanas de* 10 *setiembre de* 1857.

(4) Art. 451. El buque nacional que en su viaje para la circulacion ó transporte de un punto á otro de la Península é Islas adyacentes, de jéneros, frutos y efectos del estranjero, de Asia, de América ó nacionales, haga escala en puerto estranjero, será considerado como tal; y los jéneros, frutos y efectos de que conste el rejistro ó guia, pagarán los de entrada como estranjeros, aunque se acredite haber sido antes satisfechos. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *setiembre de* 1857.

CABOS. La organizacion indispensable á todo cuerpo colectivo, exijió que desde la formacion de las matrículas se establecieran los cabos como últimos y mas próximos jefes de los matriculados. El art. 150, tít. 3, trat. 10 Ord. de la Real Arm. (1) de 1751 estableció estos oficiales, y señaló sus deberes pero en las actuales Ordenanzas de Matrícula, se ha completado la organizacion en este punto. En ella se hace mérito de dos empleos bajo esta misma voz, el de matrícula y el de la maestranza, de que vamos á ocuparnos, haciéndolo en seguida de los de puerto.

2. Los hay primeros y segundos, y unos y otros destinos los confiere el comandante principal á propuesta del comandante particular respectivo, elijiéndolos en la clase de cumplidos ó veteranos, y en la de jubilados en las maestranzas, en conformidad al art. 15, tít. 1; art. 17, tít. 2, y art. 8, tít. 7, Ord de Mat. (2) bien que conforme al art. 31

(1) Art. 150. Nombrarán y establecerán en cada pueblo cabos celadores en número proporcionado á la jente matriculada, que en él residiere, bien sean hombres de mar ó de maestranza de su mayor satisfaccion, á quienes harán entregar relaciones de la jente, y embarcaciones, á fin de que cada uno cuide, en la parte que le señalaren, de que entre los matriculados no haya discordias, ni disensiones; sepa sus casas de habitacion, para cuando se ofrezca convocarlos, ó llamar á alguno separadamente; vijile que no ejerciten la pesca, ni se introduzcan en embarcaciones del comercio los que no fueren del gremio; cele de que tengan puntual cumplimiento las ordenes, y les dé oportuno aviso de las infracciones, ó novedades, que observare. *Tít.* 3, *trat.* 10. *Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 15. El nombramiento de los prohombres, cabós primeros y segundos de los trozos, y el de los sarjentos de brigada corresponderá á los comandantes principales de los tercios, á cuyo fin se les consultarán los sujetos mas idóneos por el comandante del tercio correspondiente, segun su propia esperiencia ó las noticias del partido en donde hubiere de verificarse la provision; pero nadie tendrá facultad para aumentar las plazas de sueldo fijo que se establezcan en esta ordenanza; pues cuando hubiere motivos justos que induzcan á ello, deberá hacérseme presente por el comandante principal y demás trámites prevenidos, y tambien tendrán aquellos jefes la autoridad de mudar ó mejorar de destino en las vacantes que provean con el ascenso que sea consiguiente, cuando recomendase á los interesados su conducta, celo y acierto. *Tít.* 1.°

Art. 17. De las mismas ventajas que la tropa del ejército y marina en sus cédulas de premio gozarán los matriculados por igual tiempo de efectivo y buen servicio en mis bajeles y arsenales, como justa recompensa á su constancia. Pero este tiempo exijido para los premios no ha de ser contínuo como en el ejército, bastando completarlo por partes sin desercion en todo él, y sin haberse separado de la matrícula, sin grave delito, y teniendo acreditada su buena conducta, pues que en todos estos casos se habrán perdido á este efecto los servicios anteriores. De estos matriculados con goce de ventaja, y trasladados debidamente á la clase de veteranos, han de elejirse con preferencia en igualdad de las demás circunstancias los cabos y prohombres de los trozos y compañías. *Tít.* 2.°

Art. 8.° Para estas plazas de cabos nombrará el comandante principal de los

del reglamento orgánico para el servicio pasivo de la armada de 19 de julio de 1858 (3) deben preferirse los veteranos con buenas notas, y los heridos en combate, temporal y naufrajio, antes que á los demás.

3. Cada trozo no menor de veinte hombres, ni mayor de treinta y nueve, está gobernado por un cabo segundo, y cada cuatro trozos forman una compañía con un cabo primero y otro segundo. Sin embargo, esto quizás sufra un tanto de alteracion en el dia, pues por el reglamento orgánico arriba citado, se manda á los capitanes jenerales propongan el número de prohombres y cabos que juzguen necesarios.

4. El sueldo de los cabos segundos, era el de marinero en la armada; y el de los primeros el de artillero de mar, en conformidad á los arts. 22, tit. 3, y 7, tit. 7, Ord. de Mat. (4) luego no tuvieron ninguno á tenor de la Real órden de 24 de marzo de 1828, pero en el dia gozan el de 240 rea-

tercios, á propuesta de los comandantes particulares de ellos, y serán fijas mientras no dieren motivo para despojarlos de su carácter y del sueldo establecido por reglamento, lo que se ejecutará por los mismos trámites prevenidos para conferir las de marinería; y como esta podrán formar los individuos de maestranza matriculados sus gremios particulares, bajo los mismos principios establecidos para los de la jente de mar. *Tít.* 7.°, *Ord. de Mat.*

(3) Art. 31. Serán servidas estas plazas por matriculados de la distinguida clase de veteranos de acreditada conducta y conocida aptitud, que hayan optado á ella por tiempo de servicio personal y no por años de matriculacion sin campaña, prefiriendo en igualdad de circunstancias á los que hubieren recibido heridas en combate, temporal ó naufrajio, ó á los que tengan alguna condecoracion ó nota recomendable, alcanzada por mérito especial contraido en el servicio de la Armada, ó en su profesion fuera de él.

En defecto de estos serán atendidos los licenciados del servicio de la Armada, que cuenten mas antigüedad y hayan desempeñado en viaje á Ultramar plaza de cabo de mar, de cañon ó marinero preferente. *Reg. de* 19 *julio de* 1858.

(4) Art. 22. Cada veinte matriculados hábiles de una misma matrícula compondrán un trozo al cuidado y gobierno de un cabo segundo, que deberá elejirse entre la clase de cumplidos ó veteranos, para que así pueda ser permanente en su destino, y esto le sirva de premio á su conducta y méritos anteriores, disfrutando en él el sueldo fijo de marinero; pero solo se reputará un trozo con un cabo, si no escediese de treinta y nueve el número de matriculados hábiles; y en llegando á ochenta ó á cuatro trozos completos se considerará una compañía, en la que además de los cuatro cabos de los trozos, se nombrará un primero con el sueldo fijo de artillero de mar, y otro segundo con el goce de su clase, sin duplarse las compañías mientras no lleguen á ciento y cincuenta sus individuos, estando sujeto al cabo primero de cada una el segundo de ella y los de los trozos, siendo de la obligacion del cabo primero y segundo de la compañía estender á toda ella el cuidado impuesto á los cabos de los trozos. *Tít.* 3.°

Art. 7.° El gremio de maestranza tendrá en cada partido en que escediesen de veinte sus individuos de cada clase un cabo ó maestro en cada una, que hubiere servido en mis arsenales, de conocida buena conducta, y de intelijencia en su oficio, y que esté en la clase de jubilados; al cual obedecerán los individuos de su

les vellon mensuales conforme al art. 30 del Reglamento orgánico del servicio pasivo de la Armada (5), pues como se dice en el preámbulo al mismo, con la falta de sueldo quedaron virtualmente autorizados para arbitrarse los medios de vivir y adquirieron el derecho de percibir dietas para la conduccion de las convocatorias, dietas que eran en esencia mas gravosas al Erario, que la continuacion de los dispendios suprimidos.

5. Los cabos deben residir constantemente en el pueblo en que tengan sus plazas; tendrán razon de todos los individuos que estuvieren á sus órdenes, les comunicarán las que reciban, y cuidarán de su buena conducta, en conformidad á lo dispuesto por el art. 25, tit. 3.° Ord. de Mat. (6).

6. Cuando la jente de mar vaya á campaña, deberá acompañarles un cabo hasta su destino si no lo verifica un prohombre, el cual tendrá las facultades que se detallan en los arts. 15, 30 y 31, tit. 4.° Ord. de Mat (7).

trozo, y cuidará de comunicarles las órdenes de sus jefes, congregarlos en las convocatorias, y estar siempre noticioso de sus paraderos: debiendo ser estos cabos maestros los que sirvan para el reconocimiento de embarcaciones que hayan de fletarse por cuenta de mi real hacienda, y cualquier otro objeto de mi servicio. *Tit. 7.° Ord. de Mat.*

(5) Art. 30. Los prohombres y cabos de matrículas establecidos por la ordenanza del ramo usarán respectivamente el uniforme de los terceros contramaestres y cabos de mar, con el sueldo de 300 rs. vn. los primeros y 240 los segundos, sin goce de racion. *Reg. de 19 julio de* 1858.

(6) Art. 25. Estos prohombres y cabos han de residir constantemente en los pueblos donde sirvan sus plazas, y tendrán razon individual de todos los matriculados de los trozos ó compañías á que estén afectos, cuidando del arreglo de su conducta pública, de comunicarles las órdenes de sus jefes, y de procurar que tengan su debido cumplimiento; teniendo cada uno noticia de los de su cargo así de su morada como de su paradero, y á este fin se darán á reconocer para que sean obedecidos en todas materias por los matriculados de su cargo, y los prohombres por los cabos primeros y segundos de sus compañías. *Tit. 3.° Ord. de Mat.*

(7) Art. 15. Vengan á campaña los matriculados por mar ó por tierra, ha de ponerse cada division ó partida al cuidado especial de un prohombre ó cabo, á quien irá subordinada durante el viaje hasta la presentacion en el lugar de su destino, no separándose él de ella aun cuando se condujesen en buques de guerra, cuyos comandantes dispondrán lo conveniente al trasporte de esta jente, que gozarán la misma racion de armada que los demás marineros de la dotacion, en lugar de las dietas asignadas para todos los demás casos.

Art. 30. La obligacion del prohombre ó cabo conductor de matrículas será el cuidado del buen gobierno, órden y policía de su jente, manteniéndola siempre unida, á fin de evitar su fuga, y los escesos que pudieran orijinarse de la dispersion; solicitar de las justicias del tránsito, si este fuere por tierra, el ausilio de alojamiento, bagajes y otros de que puedan necesitar segun las circunstancias, pagando los gastos estraordinarios que se causaren; y si alguna justicia de las del paso se negare á dar los ausilios regulares despues de solicitados en la forma cor-

7. Además de los deberes que imponen á los cabos las ordenanzas de matrícula, tienen que alternar en los puertos en el desempeño de los que se espresan en los arts. 53 al 56, tít. 7, trat. 5.º Ord. general de la Arm (8).

respondiente y con el debido miramiento, exhibiendo su pasaporte, pedirá testimonio de ello á presencia de testigos para producir su queja al comandante principal, que deberá informar del hecho al capitan jeneral del departamento, á efecto de que proceda segun la entidad del asunto.

Art. 31. En el caso de dar lugar algun matriculado á que se le reprehenda por su conductor, y desobedeciese manifestándose incorrejible, lo llevará preso y lo dejará arrestado en lugar que le parezca, á cargo de la justicia, de quien tomará recibo, dando parte al comandante principal, á fin de que disponga su conduccion con la debida seguridad. *Tít. 4.º Órd. de Mat.*

(8) Art. 53 Segun la entidad del puerto, deberán alternar por semanas ó de otro modo uno ó mas cabos de matrícula ó alguaciles del juzgado con constante asistencia en el muelle durante el dia á la orden del capitan para las ocurrencias en que tuviere que emplearlos, acordandolo aquél con el Ministro: y en los casos simultaneamente urjentes en el concepto de los dos jefes para ocupar con preferencia á dichos cabos ó alguaciles en sus respectivos cometidos de mar ó tierra ó mixtos, prevalecerá él del capitan del Puerto por su naturaleza de mayor posible ejecucion: y si el Ministro comprendiere voluntaria la disposicion, dirijirá su recurso al Intendente, para que oficiando si le halla de mérito con el Capitan jeneral, prevenga éste lo conveniente al capitan del puerto para su gobierno en lo sucesivo.

Art. 54. Por el capitan de puerto ha de emplearse á los cabos y alguaciles de guardia, y á todos indistintamente en toda urjencia, en cuanto sea relativo á ejecucion de las providencias de su empleo, segun las obligaciones que aquí se le prescriben, sin que el Ministro pueda jamás estorbar ni coartar su ocupacion, ni aquél hacer de ellos otro uso: y la decision del Capitan jeneral en cualquier competencia voluntaria deberá ser contra quien se apartare de estos dos principios.

Art. 55. El cabo ó cabos celadores ó alguaciles de guardia en el muelle, y los que se empleen de estraordinario por el capitan del puerto, tendrán su parte en las ganancias de la cuadrilla del gremio, destinada aquel dia á los trabajos de carga y descarga, y sin mas obvencion particular en multas ú otro ingreso cualquiera por aprehensiones ú otro motivo.

Art. 56. En sus cometidos por el capitan de puerto procederán los cabos y alguaciles de matrícula, no solo á estrechar á la ejecucion de cualesquier maniobras que hubiere dispuesto en las embarcaciones, al buen órden de muelles y buques, detencion de estos, y arresto de infractores ó delincuentes, sino tambien á la exaccion de multas sin violencia de la jurisdiccion: esto es, que podrán intimarlas, y percibirlas, y arrestar á los que se nieguen á satisfacerlas segun la órden del capitan de puerto; pero por esta sola no se podrán estender á embargo de bienes en las casas de los matriculados, ni en sus embarcaciones, que son actos de la jurisdiccion del Ministro, segun lo exija el caso de resultas de los oficios del capitan de puerto. Y por lo que respeta á estranjeros multados, si se resistiesen á exhibir la multa, pasará oficio espresivo de la en que hubieren incurrido al gobernador como su juez conservador, quien en su vista proveerá á la exaccion efectiva á disposicion del capitan de puerto. *Tít. 7, trat. 5. Ord. de la Arm.*

CALDERAS. V. *Averias.*

CAMPAÑA. Véase *Convocatorias y Tercios.*

CAÑA. Si bien, conforme se manifiesta en la voz *Pesca*, el ejercicio de esta industria compete esclusivamente á la jente de mar, se esceptúa de esta regla la hecha con caña por considerarse mas bien una diversion ó recreo que una industria, por lo poco lucrativa que es de sí, conforme el refran que dice: *Pescador de caña mas come que gana*. Así lo establece el art. 130, tit 3.º, trat. 10, Ord. de la Real Arm. (1) y lo ratifica la Real órden de 20 de julio de 1825 (2), que exije que la pesca se verifique desde la orilla y sin el ausilio de ninguna clase de barco grande ó pequeño.

CAPA. Cantidad alzada que se abona al capitan como indemnizacion de los gastos menudos, como son pilotajes, remolques y derechos de puerto. Debe satisfacerse en la misma proporcion que los fletes, y rijen respeto á la misma, todas las alteraciones y modificaciones que respe-

(1) Art. 130. Como el ejercicio de la pesca, y del comercio activo de mar son los propios para aumentar, y mantener al gremio de mareantes en el estado, que importa á mi servicio, los Ministros de Marina han de aplicar todo su celo y actividad á promover estos dos tan importantes fines; proponiendo á su Intendente, ó á mí, por medio de mi secretario de marina, todo cuanto conciban conducente á lograrlos. Y á fin de que la esclusion absoluta de la navegacion y pesca, á los que no fueren matriculados, no sirva de perjuicio al aumento de la matrícula: declaro, que los pescadores matriculados podrán valerse á su arbitrio de jente no matriculada, en todo lo que pertenezca á la pesca, fuera de los barcos de ella, como en ayudar á tirar las redes á tierra, matar el pescado, salarle, etc. (cuando de la matriculada no haya la bastante para estos ejercicios, pues ésta debe siempre emplearse con preferencia) entendiéndose la esclusion únicamente de navegar, como tales pescadores en los barcos de pesca y de pescar por sí desde tierra con red, ó con otro instrumento, que no sea vara ó caña, cuyo jénero de pesca á ninguno se prohibe. *Tit.* 3, *trat.* 10. *Ord. de la Real Arm.*

(2) Escmo. Sr.: He dado cuenta al Rey N. Sr. de una esposicion del Comandante jeneral de Canarias, que me ha dirijido el Sr. Secretario del despacho de la Guerra en 8 de abril de este año, por la que manifiesta que el subdelegado de Marina de la isla de la Gomera, impedia que aquellos habitantes pescasen con caña desde los castillos y playas; y hecho cargo S. M. de lo informado por V. E. sobre este particular en papel de 2 de mayo siguiente, se ha servido señalar por punto jeneral que sea libre la pesca con caña que se haga desde los muelles, y tambien la del marisco en las playas, no mediando el ausilio de ninguna especie de barco grande ó pequeño. De Real órden lo advierto á V. E. para que sirva de gobierno en la Armada.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 20 de julio de 1825.—Luis María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Real Armada.

lo á estos, segun el art. 796, Cód. de Com. En la póliza de fletamento debe espresarse el tanto que se abona por capa. Art. 737, Cód. de Comercio.

CAPELLAN. Acerca la obligacion de llevarle los buques que vayan á Ultramar V. *Cirujano.*

1. Llámase capitan, maestre ó patron al jefe que tiene á su cargo la direccion y gobierno de la nave, á quien deben obedecer todos los que vayan en ella, observando y cumpliendo cuanto mandare para el servicio de la misma. *(Art. 638, Cód. de Com.).*

2. El derecho de nombrar y ajustar capitan, pertenece al naviero, pero si tuviera co-partícipes deberá hacerse el nombramiento por su mayoría segun se dice en la voz *Nave.*

3. El capitan de la nave ha de ser natural y vecino de los reinos de España y persona idónea para obligarse. Los estranjeros no pueden serlo sino tienen carta de naturaleza, debiendo además prestar fianza equivalente á la mitad cuando menos del valor de la nave que capitaneen. Los primeros estarán ó no obligados á dar fianzas segun lo que sobre ello contraten ó no con el naviero; y si este les relevare de ellas no se les podrán exijir por otra persona. V. *Patente.*

4. A mas de estos requisitos, el que manda una nave debe tener la pericia necesaria al efecto para no esponer la embarcacion á los riesgos á que sus pocos conocimientos pudiesen llevarla acerca, lo cual véase *Piloto y Patron.* (*Art. 635, Cód. de Com.*)

5. Así el propietario de una nave que no tenga el título de capitan no podrá capitanearla por sí, sino que limitándose á la administracion económica, se valdrá para cuanto corresponda á la navegacion de un capitan aprobado y autorizado. Por iguales razones que el dueño de un solar debe valerse de un arquitecto para levantar un edificio, y que el dueño de intereses controvertidos en juicio debe valerse de procurador y abogado.

6. Hecho ya el ajuste del capitan, puede el armador despedirlo libremente, ya sea antes de hacerse el buque á la vela ó ya durante el viaje si en el contrato no se prefijó el tiempo que á cumplirlo se obligaban las partes. Verificándolo antes de partir la nave, deberá pagarle el sueldo que hubiese devengado conforme su contrata, sin otra indem-

nizacion que la que se funde en pacto espreso y determinado; pero si le despidiere durante el viaje deberá abonarle su salario hasta que regrese al puerto donde se hizo el ajuste, salvo si hubiese cometido delito que diese justa causa para despedirlo o le inhabilitara para continuar su servicio. Pero si el ajuste fuese por tiempo ó viaje determinado, no podrá despedirse hasta el cumplimiento de su contrata, sino por causa de insubordinacion en materia grave, hurto, embriaguez habitual ó perjuicio causado al buque ó su cargamento por dolo ó neglijencia manifiesta ó probada. Esta facultad de despedir al capitan, se funda en el principio de que todo mandato es revocable. Por otra parte, se supone que ningun armador despedirá á un buen capitan, pues su interés cabalmente está en conservarlo. *(Art. 626, 627 y 628 Cód. de Com.).*

7. El derecho para despedir al capitan, no le pierden los armadores porque sea partícipe de ella; pero en este caso, debe reintegrársele el valor de su porcion social si así lo exijiese, la que en defecto de convenio de las partes se estimará por peritos nombrados por las mismas ó de oficio sino lo verificaren. Pero en conformidad á lo que se esplica en la voz *Naviero*, si el capitan tuviese interés mayor en la nave que los demás partícipes, fuera irrevocable en su destino ya que no pudiera presentarse mayoria que le destituyera. El derecho que se concede al capitan para exijir el reembolso de los intereses que tenia sobre la nave, caso de destitucion, se funda en un principio de equidad, pues las mas veces los capitanes se interesan en ellas, porque estando encargados de su mando confian en sus propios conocimientos y vijilancia para libertarlas ó salvarlas de todo riesgo. La equidad pues exije, que faltando esta esperanza puedan renunciar al interes que en la nave tomaron; y digo la equidad pues los principios del derecho civil estricto no admiten semejante condicion resolutiva de un contrato. *(Art. 609 y 629 Cód. de Com.).*

8. Pero si el capitan co-propietario hubiese obtenido el mando de la nave por pacto especial del acta de sociedad, no se le podria privar de su cargo: porque esta es la ley del contrato que todos se impusieron voluntariamente y que por tanto están obligados tambien á cumplir. Pero como al redactar el acta, solo pudieron convenir en que el capitan gobernase la nave con acierto y celo, dedúcese que pudiera ser justamente despedido si cometiese alguna falta grave tal como la de embriaguez habitual ó cualquiera de las detalladas en el núm. 6. *(Art. 630 Cód. de Com.).*

9. El primer cuidado de un capitan, es procurarse buena tripulacion; cometeria grave falta si navegara con tripulacion escasa ó falta de esperiencia. A él corresponde proponer los individuos que quiere tripulen la nave y elejirlos al naviero, el cual no puede obligar al capitan á recibir persona alguna en su equipaje que no sea de su confianza y satisfaccion. La razon es muy evidente; el capitan es responsable de la nave y

hasta lo es civilmente de los delitos que cometa la tripulacion, é injusto fuera imponerle esta responsabilidad si se le obligaba á admitir en la tripulacion personas poco aptas para el servicio ó de malas costumbres. Es justo por otra parte que el naviero haga el nombramiento como principal interesado de la nave. Pero por lo jeneral este deja la eleccion al gusto del capitan, pues tiene la confianza suficiente en su prudencia, en el mero hecho de darle tal empleo, y ya que tampoco puede desconocer el interés que tiene en hacer nombramientos acertados. (*Articulo 676 y 679 Cód. de Com.*).

10. La única restriccion que pone la ley en la eleccion de las tripulaciones es la de que sean matriculados, ya que segun se dice en la voz *Matriculado* es uno de sus privilejios el derecho esclusivo de dedicarse á todas las industrias de mar, y así estos como los pasajeros deben constar en la lista del equipaje bajo las penas que para estos se espresan en la voz *Pasajeros* y las que para aquellos establecen los arts. 24 del tít. 10 y 19 tít. 14, Ord. de Mat (1).

11. Anteriormente conforme á lo dispuesto en el art. 25, tít 10 de las citadas ordenanzas (2) debian otorgarse las contratas entre la tripu-

(1) Art. 24. En la formacion de estas listas ó roles procederán los jefes militares dejando entera libertad á los capitanes ó patrones, no solo en el número de plazas, sino tambien en la calidad de la jente en cualquiera de sus clases, con tal que sea matriculada, comprobándolo por las revistas que pasen por sí ó por sus segundos ó ayudantes, cuidando mucho de que en esta operacion no se ocasione molestia ni atraso á las espediciones de los buques mercantes, bien sea para viajes de Indias ó de Europa: si en las revistas se hallase alguna persona no comprendida en la lista de su equipaje, en la que deben constar por nota los pasajeros que lejítimamente se conduzcan de unas á otras partes, ó se encontrase alguno de estos sin el debido pasaporte ó licencia, será arrestado en uno y otro caso hasta averiguar los motivos de su conducta; y el capitan ó patron cómplice de esta falta sufrirá la pena impuesta á este delito. *Tít.* 10.

Art. 19. Encontrándose en cualquiera nave mercante marineros no alistados en la matrícula, ó que siéndolo no tengan formado su asiento en el rol de equipaje, serán detenidos en prision hasta averiguarse los motivos de su conducta; y prescindiendo de las mayores penas que por ellos puedan corresponderles, deberán en el hecho cumplir dos campañas estraordinarias. El capitan ó patron será asimismo multado en cien escudos de vellon por cada uno de los individuos no matriculados, y en cincuenta por los que lo fueren, quedando á disposicion de mi secretario del despacho de marina las cantidades provenidas de las multas que se prefijan en esta ordenanza sin otra espresa aplicacion, á cuyo fin se depositarán con las formalidades debidas en la tesorería de marina á cargo de los contadores de las provincias segun los casos. *Tít.* 14. *Ord. de Mat.*

(2) Art. 25. Ante los escribanos de marina han de estenderse las contratas que los capitanes, patrones ó maestres estipulasen con la jente de mar sobre sueldos ó ganancias del viaje; las que sancionarán con su *visto bueno* los comandantes de los partidos ó sus ayudantes en los distritos, hallándolas arregladas y terminantes, que

lacion y el capitan en escritura pública el cumplimiento de lo cual se recordó en Real órden de 24 de mayo de 1847 (3).

12. No puede sin embargo para formar ó completar su tripulacion sustraer los marineros de otra nave bajo la multa de mil reales, si hubiese sabido que el hombre de mar estaba empeñado en otra contrata. *(Art. 701 Cód. de Com.)*.

13. Al efecto de poder cargar su embarcacion debe el capitan si se hallare en puerto estranjero solicitar del cónsul la apertura de *registro* (véase esta voz), y si se hallare en uno español debe solicitarlo del administrador de la aduana, en la forma y términos que prescriben los arts. 239 y 255 Ordenanzas generales de la Renta de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (4), segun se dirija la nave á las posesiones españolas de la América ú Oceanía ó á otros puertos de la Península.

14. Antes de poner la nave á la carga se hará prolijo reconocimiento de su estado por el capitan y oficiales de ella y dos maestros de carpintería y calafatería, en vista del cual declararán si está apta para la navegacion; si no lo estuviese, se suspenderá el viaje hasta que se hagan las

eviten todo motivo de duda en el ajuste de cuentas, y no tendrán valor estos documentos sin la prevenida sancion: quedando no obstante á los interesados el derecho de recurso á los jefes superiores. *Tít.* 10. *Ord. de Mat.*

(3) Escmo. Sr.: Al Comandante jeneral interino del departamento de Cartajena con esta fecha digo lo siguiente: «Ha llegado á noticia de este Ministerio que en el tercio naval de Mallorca no están en observancia algunos artículos de la ordenanza de matrículas que no se hallan derogados, especialmente el 25 del título 10, relativo á las contratas que los capitanes, patrones ó maestros estipulen con la jente de mar sobre sueldos ó ganancias del viaje, y el 27 del título 1.º que establece como han de formalizarse los asientos relativos á la navegacion y fletamento en que tengan parte los dependientes del fuero de marina; y enterada S. M. de estas noticias, se ha servido determinar que diga á V. E., como de su Real órden lo ejecuto, que sin perjuicio de informar lo que se le ofrezca respeto de la falta de observancia de los mencionados artículos, si fuere cierta, cuide V. S. de que en toda la comprension de ese departamento se lleven á debido efecto los artículos de la ordenanza de matrículas que no se hallen derogados ó alterados por Reales órdenes posteriores, porque S. M. quiere que tenga puntual cumplimiento cuanto previene la citada ordenanza con las modificaciones ó alteraciones que haya tenido despues de su promulgacion.» De igual Real órden lo traslado á V. E. para que lo circule á los otros dos departamentos, á fin de que vijile el cumplimiento de este precepto de S. M. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 24 de mayo de 1847.—Juan de Dios Sotelo.

(4) Art. 239. El capitan ó patron que quisiere poner su buque á la carga para las posesiones españolas de América ó de Oceanía, presentará al administrador de la aduana una solicitud concebida en estos términos:

Señor administrador de la aduana.—D. Luis Morales, capitan de la fragata mercante española nombrada la *Union*, de la matrícula de Málaga, de cuatrocientas toneladas de porte, y con veinte y cuatro hombres de tripulacion, que está fondeada en tal punto de este puerto, ruega á V. se sirva mandar se le abra el correspondien-

reparaciones convenientes; si lo estuviere se estenderá el acuerdo en el libro de resoluciones. Esta obligacion se ha establecido para proveer á la pública seguridad, previniendo los tristes efectos de una imprevision y con la mira de acreditar el estado del buque en defecto de otras pruebas. El capitan de puerto debe vijilar acerca este punto segun se espresa en el núm. 20. Los perjuicios que resultaren por la inobservancia de esta disposicion serán de cargo del capitan. Pero á pesar de que en virtud de este reconocimiento se hubiese declarado la nave apta para emprender el viaje, tendrán derecho los cargadores para justificar, en caso de quedar inservible durante la navegacion, que no se hallaba en estado de viajar cuando recibió la carga, lo cual justificado no podrán exijírseles los fletes. El capitan de un buque estranjero igualmente que el de un nacional parece debe estar sujeto á esta formalidad. Si en el puerto donde se verifica el reconocimiento estuviese el armador ó algun consignatario suyo, el capitan no podrá ordenar las reparaciones sin que este consienta la obra y apruebe el presupuesto de su coste. Si no hubiere ni uno ni otro, dispondrá se hagan las reparaciones mas precisas para continuar y acabar el viaje. Declarada apta para navegar, debe ponerla franca de quilla y costados y en estado de recibir la carga en el término convenido con el fletador. *(Art. 648, 680, 779, 643 y 663 Cód. de Com.).*

15. En ausencia del armador y en defecto de algun consignatario suyo, está autorizado el capitan para hacer los gastos necesarios; y asi á él toca bajo su propia responsabilidad tomar las disposiciones convenientes para mantener la nave pertrechada, provista y municionada si las circunstancias no le permiten solicitar las instrucciones del armador. *(Art. 642 y 680 Cód. de Com.).*

16. Esta distincion solo es importante relativamente al capitan y armador, pues aun cuando hubiese consignatario de este en la plaza, no fueran por eso menos válidos los contratos que el capitan hiciera con terceros, mientras estuvieren en la esfera de facultades que encierran sus atribuciones y serian solo de cargo del capitan los perjuicios que de su inobservancia resultaren.

17. Si hallándose el capitan en puerto donde no estuviese el armador, ni hubiera tampoco ningun consignatario, careciese de los fondos

te rejistro, para conducir mercancías al de la Habana, á donde, con la ayuda de Dios, hará viaje; para cuyo fin exhibe el rol de su buque. Cadiz de de 185 —*Luis Morales.*

Art. 255. El capitan ó patron de un buque que quiera abrir rejistro para conducir mercancías á puertos de la Península é islas adyacentes, presentará al administrador de la aduana respectiva una solicitud estendida en papel simple, espresando el nombre del buque, la matrícula á que pertenezca, el número de toneladas, el de tripulantes, el puerto á que se dirija, y el sitio donde esté fondeado. Exhibirá al mismo tiempo el rol del buque. *Ord. gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

necesarios para costear las reparaciones y aprovisionamientos que en su caso y lugar hemos dicho tenia facultad para hacer, deberá acudir á los interesados en la carga y si estos no se los facilitasen, está autorizado á tomarlos á riesgo marítimo ú obligacion á la gruesa sobre el casco, quilla y aparejos con previa licencia del tribunal de comercio si se hallare en puerto español, y en su defecto de la autoridad que conozca de los asuntos mercantiles en pais estranjero.

18. Al comentar el Sr Escriche en su diccionario de lejislacion y jurisprudencia esta disposicion del Código de comercio, supone que el capitan de la nave se halla tambien autorizado para jirar una letra de cambio contra el armador, porque la ley dice *autoriza* al capitan *pero no le obliga* á tomar á la gruesa, y por este solo hecho y el de permitirle empeñar el casco, quilla y aparejos del buque, parece que le deja en libertad de hacer contratos menos onerosos. Además, puede haber circunstancias en que este sea el único medio de lograr caudales y salvar la nave. Debe decirse por tanto, que el capitan puede procurarse dinero por medio de letras de cambio contra el naviero, quien no podrá eximirse de su pago, pues que es responsable de las deudas y obligaciones que contrae el capitan de la nave para repararla, habilitarla y aprovisionarla, responsabilidad que no puede eludir alegando que el capitan se escedió de sus facultades y obró contra sus ordenes ó instrucciones, siempre que el acreedor justifique que la cantidad que reclama, se invirtió en beneficio de la nave. Sin embargo no nos hallamos conformes con esta opinion, porque el capitan solo puede obligar el buque y no caudales de su propietario, quien tampoco está obligado á tener fondos para atender á las necesidades del buque, aun cuando la prudencia se lo aconseje.

19. No encontrando el capitan quien le facilite dinero por ninguno de los medios que en consecuencia de lo dicho están en su mano, podrá vender en pública subasta la parte del cargamento que baste para cubrir las necesidades que sean de absoluta urjencia y perentoriedad. Este último medio de lograr dinero nos convence mas todavía, de que el capitan no puede girar ninguna letra de cambio por los gastos que el estado de la nave ocasione. Por lo demás, la facultad de vender parte del cargamento si bien es derogacion del derecho de propiedad no refluye sin embargo en perjuicio del dueño del cargamento segun se esplica en el núm. 3 y siguientes de la voz *Avería*. *(Art. 644 Cód. de Comercio)*.

20. El capitan debe cuidar tambien de que no se cargue la nave de una manera escesiva; si así se hiciere, puede descargar el esceso, salvo á los cargadores la oportuna demanda de indemnizacion contra el fletador que por esta causa dejase de cumplir su contrata. No debe permitir bajo su propia responsabilidad, el que se ponga carga sobre la cubierta de la nave, sin que lo consientan todos los cargadores, el mismo

naviero y oficiales de la nave; basta que cualquiera de estas partes lo resista, para que no se verifique aun cuando los demás lo consintieren. La razon es muy evidente; las mercancías puestas en aquel sitio, impiden la maniobra necesaria al gobierno de la embarcacion; espuestas á los golpes de mar y á la intemperie corren mayores riesgos de averiarse, y en los casos de echazon, es lo primero que debe arrojarse al mar. Justo es, pues, que para colocarlos en aquel sitio se requiera el consentimiento de los cargadores, oficiales y naviero. Además por la justa vijilancia que debe tener el gobierno en este punto, á fin de que la codicia de los interesados no esponga las vidas de los navegantes, está dispuesto por los artículos 154 y 155, tít. 7, trat. 5 Ordenanzas de la Real Armada (5), que el capitan de puerto no permita que las naves salgan mal pertrechadas ni que se carguen mas que hasta su línea de flotacion.

21. Tampoco, estando la nave fletada por entero, puede recibir carga de otra persona sin anuencia espresa del fletador; y si lo hiciere podrá este obligarle á desembarcarla y exijirle los perjuicios que se le hayan irrogado. *(Arts. 631, 632 y 666 Cód. de Com.)*.

22. Con objeto de precaver los fraudes que pudieran cometerse durante la travesía y hacer constar los efectos de que se componia el cargamento, caso de perderse la nave, está obligado el capitan á remitir al naviero desde el puerto donde cargue, un estado exacto de los efectos cargados, fletes que devenguen y cantidades tomadas á la gruesa. No encontrando medio de dar este aviso en el puerto donde recibe la carga, lo verificará en el primero donde arribe si hubiere oportunidad para ello. *(Art. 659 Cód. de Com.)*.

23. Debe hacerse á la vela al tiempo convenido, á menos que el estado del mar ú otra justa causa se lo impidieran. Si difiere el viaje sin motivo alguno, queda responsable de los perjuicios que su retardo pro-

(5) Art. 154. Observando el capitan de puerto que alguna embarcacion nacional va á salir mal pertrechada de palos, vergas, velas, jarcias, cables ó anclas, en términos de considerarla arriesgada en la navegacion que va á emprender, lo avisará al Ministro para que pueda proveer segun se le prescribe en su lugar.

Art. 155. Como encargo de subdelegacion privativo á la jurisdiccion militar de marina, corresponderá al capitan de puerto la inspeccion de que ninguna embarcacion nacional salga sobrecargada en términos que por su mal gobierno vaya espuesta á un fracaso, para proveer al alijo de la que estuviere así: á cuyo fin deberá oficiar con el Ministro, y éste llevarlo á efecto, precedido reconocimiento de constructor ó maestros mayores que fijen el calado mayor correspondiente, para solemnizar el procedimiento: y precaviendo los efectos de la parcialidad, en caso de que los maestros opinen en contrario, y no se satisfaga el capitan de puerto, deberá estarse al señalamiento de línea de agua que hiciere, sin lugar á competencias y disputas, dándose despues cuenta por él mismo al Capitan jeneral del departamento, y por el Ministro al Intendente, para que se apruebe ó desapruebe allí lo practicado. *Tít. 7.° Trat. 5.° Ord. de la Real Arm.*

dujera. Mas no puede salir sin estar legalmente despachado. Véase *Rol. Patente y Patente de Sanidad.*

24. El capitan debe llevar á bordo, á mas de los documentos que se espresan en las citadas voces, las escrituras de pertenencia de la nave, contratos de fletamento que acreditan la locacion de la misma; á menos que siendo el cargamento de los mismos dueños ó atendida la poca importancia de la embarcacion se contenten con simples conocimientos, lo que sucede en el comercio de cabotaje, los cuales en todos casos debe llevar, como igualmente una lista de los pasajeros firmada del Comandante de la provincia ó del Ayudante del distrito, en conformidad á la prescrito en el art. 9, tít. 10 Ord. de Mat. (6).

25. Estos documentos son de frecuente necesidad en toda navegacion, mayormente en tiempo de guerra en que la falta de uno de estos bastará para apresar la nave.

26. El capitan debe cumplir las obligaciones que le están impuestas por los reglamentos de marina y aduanas, sin que sirviera de escusa al estranjero que las quebrantara, el alegar su ignorancia. (*Art. 685 Código de Com.*).

27. Los capitanes están obligados á llevar asientos formales de cuanto diga relacion al viaje y buque, en tres libros distintos encuadernados y foliados, cuyas fojas se rubricarán por el capitan del puerto de la matrícula de su barco. (*Art. 646 Cód. de Com.*).

28. En el primero, que se titulará de cargamento, se anotará la entrada y salida de cuantas mercaderías se carguen en la nave, con espresion de las marcas y de los números de los bultos, nombre de cargadores y consignatarios, puertos de carga y descarga y fletes que devenguen.

29. En este mismo libro se sentarán tambien los nombres, procedencia y destino de los pasajeros que viajen en la nave.

30. En el segundo, bajo el título de cuenta y razon, se llevará la de los intereses de la nave, anotando artículo por artículo, lo que reciba el capitan y lo que espenda por reparaciones, aprestos, vituallas, salarios y demás gastos que se ocasionen de cualquiera clase que sean, sentándose en el mismo libro los nombres, apellidos y domicilios de toda la tripulacion, sus sueldos respectivos, cantidades que perciban en su razon y consignaciones que dejen hechas para sus familias.

31. En el tercero, que se nombrará diario de navegacion, se anota-

(6) Art. 9. En las de tráfico y en las de corso y mercancía, además de la patente Real, deberá llevar el capitan ó patron para su salvo conducto, las escrituras de pertenencia, contratos de fletamento, conocimientos de su carga, lista de pasajeros si fueren muchos, y el rol de su tripulacion, con la nota de los que se transportasen siendo pocos, firmada una y otra por el comandante de la provincia ó ayudante de distrito. *Tít. 10. Ord. de Mat.*

rán dia por dia todos los acontecimientos del viaje, y las resoluciones sobre la nave ó cargamento que exijan el acuerdo de los oficiales de ella.

32. Fuera superfluo demostrar la necesidad de estos tres libros. La rúbrica del capitan del puerto, claro es que sirve para evitar colusiones y falsías. Se exijen tres libros para mayor distincion y claridad; las ordenanzas de Bilbao no hacen mencion mas que de uno que llaman libro de *Sobordo*, pero este debia contener todos los objetos ó materia de los tres que deben llevarse al presente.

33. El capitan no puede dispensarse de hacer el viaje por el que se ha concertado, ni tampoco colocar otra persona en su lugar sin consentimiento del armador, porque al nombrársele, se tuvo en consideracion su industria, su celo y pericia y se puso en él una confianza que tal vez no se pondria en otro. Si contraviniera este precepto, además de indemnizar al armador y á los cargadores los perjuicios que les sobrevengan por esta causa, quedará inhábil perpetuamente para capitanear nave alguna. (*Arts. 675 y 658 Cód. de Com.*)

34. Solo será escusable, si les obreviniere impedimento físico ó moral que le impida cumplir su empeño. Entonces debe esperar las órdenes de sus comitentes si las circunstancias lo permiten, y si así no fuera, puede nombrar inmediatamente un sustituto. (*Arts. 649 y 680 Cód. de Com.*).

35. En jeneral, es muy útil que el capitan se ausente lo menos posible de la nave desde que está próximo á hacerse á la vela, pero es tan evidente esta utilidad en ciertos casos que la ley la ha convertido en precepto; así que, no le es lícito pernoctar fuera la nave cuando está en camino, á menos que grave ocupacion que proceda de su oficio mas no de negocios propios lo hiciere preciso. En la entrada y salida de los rios y de los puertos tampoco podrá desampararla, pues estas suelen ser mas peligrosas y en ellas de consiguiente es mas necesaria la presencia del capitan. Si contraviniere á estas disposiciones, será responsable de los perjuicios que por ello sufran los interesados en la nave y cargamento. (*Art. 640 Cód. de Com.*)

36. Para que el buen órden y subordinacion reinen en la nave, es preciso tenga derecho para hacerse obedecer. Esta autoridad no le dá jurisdiccion, es una especie de poder doméstico, que debe ceñirse al castigo de faltas leves por medio de penas correccionales. A todo marinero desobediente al capitan en las materias regulares de su obligacion ó en las de policía y buen gobierno, se le impone la pena de una campaña sin racion de vino los seis primeros meses, segun lo dispone el art. 10, tit. 14 Ord. de Mat. (7). Cuantos montan la nave deben secundar

(7) Art. 10. Se impone la sentencia de una campaña, sin racion de vino en los seis primeros meses, á todo marinero desobediente en las materias regulares de su obligacion, ó en las de policía y buen gobierno al capitan ó patron del buque mercante en que tuviere plaza. *Tít. 14, Ord. de Mat.*

al capitan en el castigo de los delincuentes bajo pena de desobedientes. Si la falta cometida por cualquiera de la tripulacion fuere grave, entonces debe prendérsele y presentársele al juez del puerto de la descarga para que le castigue.

37. El capitan debe llegar á su destino lo mas pronto posible. Cuando ha emprendido un viaje de ida y vuelta debe salir á la época espresada en las instrucciones de sus comitentes. Si entra en puerto nacional ó estranjero ó toma un camino mas largo sin necesidad, será responsable de los daños y perjuicios que causare. Por justa causa ó necesidad, se entiende la arribada por falta de víveres, temor fundado de enemigos ó piratas y cualquier accidente que inhabilite el buque para la navegacion. (*Arts. 683 y 968 Cód. de Com.*)

38. La fuerza mayor que modifica muchas obligaciones, puede ser tal que obligue al capitan á desistir de su empeño: los casos principales son los de peste, guerra ó estorsion de la misma nave que impida emprender la navegacion.

39. Por guerra debe solo entenderse, la que tuviese España, pues la que tengan otros estados entre si, no espone á nuestros buques mas que á rigurosas visitas segun las costas á que se aproximen.

40. Pero si el puerto á que se dirije la embarcacion estuviese bloqueado, entonces no debe emprender el viaje. V. *Bloqueo.*

41. Si la nave fuese atacada por enemigos ó piratas y el capitan se rindiese cobardemente ó les abandonase su embarcacion pudiéndola salvar en huida, deberá responder de la pérdida con sus bienes, segun se espresa en el núm. 2, páj. 23 en la voz *Abandono*. Independientemente de la pericia y del valor que mostrará para responder dignamente á la confianza que se le ha hecho, es de su cargo procurar que el daño sea lo menor posible por todos los medios que permite la prudencia, lo que solo podrá decidirse segun las circunstancias. Si fuere apresado, el capitan, como á mandatario del armador y cargadores, está obligado á tomar cuantas providencias juzgase convenientes al interés de estos. Es imposible que la ley señale reglas fijas en estas circunstancias. Baste decir que siendo responsable el capitan de cuantas faltas cometiere, nada debe omitir que sea útil á sus comitentes. Si no puede obtener la devolucion de la nave debe procurar su rescate. (*Arts. 780. 781 y 669 Cód. de Com.*)

42. La ajitacion de los vientos y las olas pueden hacer pedazos la embarcacion, es lo que se llama *Naufragio*. El buque puede tambien dar en la arena ó piedras, lo que se llama *encallar*. En estos ni otros peligros, puede el capitan abandonar la nave sin el consentimiento de la mayoria de los oficiales de la misma mas cuando puesto á deliberacion este punto llegare á votarse tendrá voto de calidad para decidir el empate. Si resuelven abandonar la nave, debe ser el último en verificarlo, haciendo antes cuanto dicte la prudencia, el valor y la hombría de bien, para

conservar la embarcacion é intereses que se le han confiado. Procurará llevar lo mas precioso del cargamento, recojiendo indispensablemente los libros de la nave siempre que haya posibilidad para hacerlo. Si los efectos salvados se le perdieran no se le hará por ello cargo alguno acreditando que la pérdida provino de caso fortuito *(Art. 561 Código de Com.)*.

43. El capitan náufrago se presentará en este caso con la tripulacion que se hubiese salvado á la autoridad mas inmediata y hará relacion jurada del suceso, la que se comprobará por las declaraciones que mediante juramento darán los individuos de la tripulacion y pasajeros que se hubiesen salvado; el espediente orijinal se entregará al mismo, para guarda de su derecho.

44. Si las declaraciones de la tripulacion y pasajeros no fuesen conformes con la del capitan, la de este no hará fé en juicio, y en ambos casos se reserva á los interesados la prueba en contrario, la que podrán hacer por cualquiera de los medios que admite la lejislacion mercantil. Si justificaren que el capitan hubiese ocasionado su pérdida maliciosamente, quedará declarado para siempre indigno de todo mando y será condenado á diez años de presidio, confiscándosele todos los bienes á beneficio del dueño y cargadores para cuyo reintegro si hubiese fiador podrá apremiársele hasta el valor total de la confianza. *(Arts. 676, 177 y 985 Cód. de Com.)*.

45. Debe procurar hacer cuanto esté de su parte para el recobro de los efectos naufragados, y en ausencia de sus dueños, deberá practicar todas las dilijencias posibles para conducirlos al puerto de su destino, si el buque quedase inhabilitado para la navegacion; pero si pudiese rehabilitarse deberá mandarlo verificar buscando fondos, caso de carecer de ellos, por los medios que dejamos esplicados en los números 14 y siguientes. *(Arts. 924, 645 y 644 Cód. de Com.)*.

46. Cuando se hubieren consumido las provisiones comunes de la nave antes de llegar á puerto, podrá el capitan, con acuerdo de los demás oficiales de esta, obligar á los que tengan víveres por su cuenta particular, á que los entreguen para el consumo comun de todos los que se hallan á bordo, abonando su importe en el acto ó lo mas tarde en el primer puerto donde arribe. La ley de la necesidad, superior á todas los demás, ha hecho establecer un principio que indudablemente ataca los derechos de propiedad *(Art. 653 Cód. de Com.)*.

47. Durante la navegacion puede nacer ó morir algun individuo; nuestro Código no previene sino el caso primero, en el cual el capitan deberá poner en buena custodia todos los papeles y pertenencias del difunto, formando inventario exacto de todo ello á presencia de dos testigos que podrán ser individuos de la tripulacion, en defecto de pasajeros. En ambos casos parece debe asentar este evento en el libro de cargamento. *(Art. 647 Cód. de Com.)*

48. Algunas veces los armadores nombran *sobrecargos*, esto es, sujetos destinados únicamente á velar por la seguridad y conservacion de las mercaderías; en este caso la responsabilidad del capitan disminuye tanto como la del otro aumenta en cuanto á la parte de administracion lejítimamente conferida á éste, subsistiendo para todas las jestiones que son inseparables de su calidad y empleo, de modo que en lo tocante al gobierno de la nave, no debe diferir á sus órdenes, y si lo hiciere él solo será responsable de las consecuencias. *(Art. 724 Cód. de Com.)*.

49. Por una justa disposicion que fácilmente se comprende, dispone el art. 31, tit. 14 Ord. de Mat. (8), que el capitan sea responsable mas ó menos, segun el caso, si lleva pertrechos, municiones ó efectos mal habidos pertenecientes á los bajeles de la Real Armada.

50. Llegando el capitan á un puerto ó lugar de desembarco debe someterse en un todo á las medidas reglamentarias y locales sobre la colocacion del buque y demas de policía y buen órden. V. *Capitan de Puerto.*

51. Es deber suyo presentarse al jefe de la jurisdiccion de marina del puerto á donde llegare, y al comandante del buque de guerra que hallare en él, aun cuando el puerto fuera estranjero, del cual deberá pedir permiso para la salida conforme los art. 20, tit. 6; 28 y 29, tit. 14 Ord. de Mat. (9), y los art. 117, 118 y 123, tit. 5, trat. 2.°, Ord. Gen. de la

(8) Art. 31. Si á bordo de una embarcacion mercante se encontrasen pertrechos, municiones ú otros jéneros mal habidos pertenecientes á bajeles de la armada, pagará desde luego su capitan ó patron seiscientos escudos de multa con perpetua privacion de su ejercicio; y además se le formará causa por los jefes de marina á quienes corresponda, segun el paraje donde se hallare, para aplicar mayor pena si lo exijiere el delito. *Tít. 14. Ord. de Mat.*

(9) Art. 20. Todos los capitanes ó patrones mercantes, así nacionales como estranjeros, deberán presentarse al jefe de la jurisdiccion de marina del puerto á donde llegaren, reconociéndolo en todo para los asuntos que puedan ofrecérseles en su juzgado; sin que en esta presentacion se les cause molestia alguna bajo ningun pretesto. *Tít. 6.*

Art. 28. Al llegar un buque mercante á puertos de mis dominios ó de los estranjeros en donde hubiere anclado bajel de mi armada, pasará inmediatamente á su bordo el capitan ó patron luego de haber fondeado, para dar cuenta á su comandante del paraje de su procedencia, con todas las demás novedades y encuentros de su navegacion; y al que así no lo hiciere, ó se le justificare haber dado relacion falsa, ú ocultado alguna circunstancia interesante, se le castigará con la pena de arresto ó multa, que en cualquiera de ambos casos mereciese segun la gravedad de la falta, y aun se le privará de su ejercicio, y se le aplicará mayor pena corporal, si hubiere circunstancias que agravasen el hecho.

Art. 29. Bajo las mismas penas estarán obligados los capitanes ó patrones mercantes á pedir permiso para salir de los puertos á los comandantes de mis bajeles surtos en ellos, dándoles noticia de los destinos á donde se dirijen, sin que por eso pueda prohibírseles su salida, ni sujetarlos á ninguna otra condicion gravosa ó arbitraria, á no mediar para ello muy justos motivos. *Títs. 14. Ord. de Mat.*

Arm. (10). En la intelijencia que si el capitan del puerto observa que olvida el cumplimiento de este precepto, le debe obligar á llevarlo á efecto en los términos lo dispone el art. 61, tit. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. (11).

52. Ninguna clase de buques mercantes se halla libre de esta obligacion, en términos que habiéndose resistido el capitan de un buque correo á presentarse á las autoridades de marina alegando que solo dependia del administrador de aquel ramo, en Real órden de 9 de enero de 1805 repetida por identidad de caso en 21 de enero de 1828 se desaprobó su conducta y se le mandó presentarse en lo sucesivo á las autoridades de marina. Lo propio se mandó en real órden de 3 de junio de 1847 (12). con motivo de no haberse presentado el capitan del vapor

(10) Art. 117. El capitan ó patron de toda embarcacion nacional que entrare en puerto en que haya anclada escuadra ó bajel de la armada, luego que haya dejado caer el ancla y antes de bajar á tierra, pasará á bordo de su comandante á darle cuenta del paraje de que venga, del dia en que salió, de los encuentros y otros acaecimientos de la navegacion, y de las noticias que hubiere adquirido, tanto en los puertos de salida y escala, como de las embarcaciones que hubiese encontrado en la mar.

Art. 118. Si algun capitan ó patron omitiere practicar esta dilijencia, ó se le justificare haber hecho relacion falsa, ú ocultado alguna circunstancia que interese á mi servicio, el comandante de la escuadra ó bajel de guerra tendrá facultad de arrestarlo á bordo, y me dará cuenta, para que se le aplique la pena que corresponda de privacion de todo mando, ó castigo corporal, segun lo importante del caso.

Art. 123. No permitirá el comandante que del puerto en que esté fondeado salga embarcacion alguna de la Nacion, sin que su capitan ó patron obtenga su permiso, que no deberá negar sin un motivo particular para ello: y en uno y otro caso hará se reconozcan las embarcaciones y sus equipajes, revistando estos por la lista auténtica que han de presentar los capitanes ó patrones, deteniéndolos y poniéndolos en arresto, para proceder contra ellos segun convenga, si se encontrase en sus bordos pertrechos ó desertores de mi Armada: todo lo cual debe entenderse tanto en mis puertos como en los estranjeros. *Tít. 5.º, trat. 2.º. Ord. Gen. de la Real Arm.*

(11) Art. 61. Sin embargo de que debe ser sabida á todo capitan ó patron mercante español la obligacion de pasar á bordo del comandante de mis bajeles que hubiere en el puerto, á dar las noticias de mar que importan, antes de desembarcarse, se lo recordará el capitan de puerto: y si advirtiese que alguno se dirije á tierra sin cumplirlo, lo detendrá á su desembarco, y poniendo en su misma lancha ó bote á un cabo ó alguacil de matrícula, lo remitirá al navío ú otro buque comandante, para que este segun las circunstancias pueda proceder á lo que se prescribe en su lugar. *Tít. 7.º, trat 5.º Ord. Gen. de la Armada Nav.*

(12) Escmo. Sr.: Enterada la Reina (q. D. g.) de la comunicacion de V. E., número 1369, fecha 14 del mes próximo pasado, en que traslada la que desde la bahía de Palma de Mallorca le dirijió el comandante de la corbeta de guerra *Colon*, D. Luis Hernandez Pinzon, relativa á las contestaciones que orijinó su determinacion de que el capitan del vapor *Mallorquin* cumpliese como los de los demás

Mallorquin al comandante de la corbeta *Colon*, surta en la bahía de Palma.

53. Si el buque llega á puerto estranjero, el capitan debe presentarse al cónsul español ó ajente consular que tuviese el gobierno en él, conforme se halla prescrito en Real órden de 6 de noviembre de 1828 y en otras varias.

54. Deberá asimismo el capitan dentro las veinte y cuatro horas de su llegada hacer su *manifiesto*, en los términos que se esplica en dicha voz.

buques en sus entradas y salidas en la misma las obligaciones que les preceptua la ordenanza respeto al jefe de bahía, é impuesta igualmente del fundado parecer que acerca del particular emitió la Junta de Direccion de la Armada, despues de haber oido al Mayor jeneral de ella, se ha servido S. M. resolver, de conformidad con la espresada corporacion: Que el capitan del vapor *Mallorquin* debió presentarse á bordo de la corbeta *Colon* despues de haber fondeado, pidiendo tambien á su comandante permiso para salir del puerto con arreglo á los artículos 28 y 29 del título 14 de la ordenanza de matrículas: Que el comandante de esta corbeta pudo, segun el art. 123 del trat. 2.º, tít. 5, de las jenerales de la armada, no permitir la salida de aquel buque ínterin su capitan no le pidiese el competente permiso para que tuviera efecto el reconocimiento que en el mismo se prefija, y al notar que este capitan no se le habia presentado, debió con arreglo al artículo 165 del propio tratado y título prevenir al capitan del puerto lo conveniente á fin de que aquel cumpliese con sus obligaciones al tenor de lo prevenido en las ordenanzas é instrucciones contenidas en el rol de equipaje. En cuanto al saludo con la bandera á que se refiere el citado comandante de la *Colon* como señal de respeto, pues que el *Mallorquin* no podia por ser vapor, verificarlo con el velámen, S. M. no tiene á bien que se altere lo preceptuado en las ordenanzas jenerales de la armada, ni que esta clase de buques paren sus máquinas mas que en iguales ocasiones que los de vela se ponen en facha para recibir un bote ó alguna órden á la voz. Con presencia de esto y de lo dispuesto en las Reales órdenes de 9 de enero de 1805, 30 de julio de 1825, 1.º de octubre de 1827, 24 de enero de 1828 y 7 de agosto de 1832, así como de los artículos 20 del título 2.º, y los 28 y 29 del 4.º de la referida ordenanza de matrículas, es la voluntad de S. M. que no deje de observarse por los capitanes de los buques mercantes, aunque sean correos, en sus entradas y salidas de puerto, lo prevenido en esta ordenanza y en las jenerales de la armada, encargándose tambien á los comandantes de bahía que en casos semejantes al acaecido en Palma, dispongan les participen con la anterioridad conveniente la salida del buque-correo para enviar á él un bote con oficial que lleve á efecto lo que previenen las ordenanzas, y en el momento de zarpar se restituya á darles cuenta de no haber causa para demorarle la salida, así como si la hubiese no la permitirá; igualmente que al mencionado capitan del *Mallorquin* se le diga no ha cumplido sus obligaciones de tal capitan, pues con haber pasado á la corbeta *Colon* despues de asegurado su buque y entregado la correspondencia, practicando lo mismo antes de levar para participar á su comandante el momento en que se proponia salir, este entonces habria podido efectuar lo que le incumbia como jefe de bahía. — Dígolo á V. E. de Real órden para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 3 de junio de 1847.—Juan de Dios Sotelo.—Sr. Director jeneral de la Armada.

55. En su calidad de representante de los intereses del naviero y á fin que este pueda disponer desde luego lo que mas le convenga, debe el capitan avisar su llegada al puerto de su destino, aprovechando para ello el primer correo ú otra ocasion mas pronta si la hubiere. *(Art. 660 Cód. de Com.)*

56. Todo el que ejerce un mando está sujeto á responsabilidad; asi á vuelta de su viaje será reconvenido el capitan que hubiere abusado de su autoridad tratando mal á la tripulacion, conforme lo prescrito en el art. 30, tít. 14 Ord. de Mat. (13). V. *Convoy.*

57 La lejislacion de aduanas, segun es de ver de los arts. 16 al 20 y 426 de las Ordenanzas Generales de la Renta de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (14), imponen á los capitanes la obligacion de presentar

(13) Art. 30. En sus tornaviajes serán tambien reconvenidos y castigados los capitanes ó patrones que hubieren dado mal trato á su jente, ó faltado á sus estipulaciones con ella, por lo que se les impondrá la multa ú otra pena que sirva de justa correccion á su esceso segun la entidad del caso; y tambien se oirán y averiguarán las quejas que aquellos diesen contra su jente, para que á todos se les haga justicia. *Tít. 14. Ord. de Mat.*

(14) Art. 16. Las operaciones de las aduanas principian desde el momento de la entrada de los buques en el puerto. El jefe del resguardo acompañará á la comision de la Junta de Sanidad que debe practicar la visita de entrada, para que se adopten las medidas de vijilancia que sean necesarias. No escederán, hasta la conclusion de la descarga, de tres los dependientes del resguardo que practiquen este servicio; y si el buque quedare en cuarentena, permanecerán de vijilantes en su falúa, á la distancia que les señale la comision de la Junta de Sanidad, de la cual será vocal nato el administrador de la aduana.

Art. 17. Sin embargo de que los capitanes ó patrones de los buques que conduzcan á nuestros puertos mercancías del estranjero, deben estar instruidos de lo que necesitan practicar á su arribo, el jefe del resguardo que vaya con la comision de la Junta de Sanidad á darles entrada, les facilitará nota impresa de los casos en que estas Ordenanzas les exijen la responsabilidad si no se arreglan á ellas, conforme al modelo que remitirá la Direccion jeneral del ramo á todas las aduanas habilitadas del Reino.

Art. 18. El capitan ó patron, en el acto de quedar admitido á plática, exhibirá el diario de navegacion al jefe del resguardo, quien por sí mismo examinará y anotará á continuacion si las hojas de que se compone se hallan en buen estado; si alguna ó algunas están intercaladas, y si resultare por los refrendos que haya tocado el buque en algun otro puerto, despues de salir del de su procedencia, donde tomó el rejistro. En seguida se devolverá, sin perjuicio de exhibirlo siempre que lo pida el administrador de la aduana.

Deberá tambien todo capitan ó patron exhibir en la administracion de aduanas el rol de su buque y el sobordo de la carga; y cuando rehusare hacerlo se le exijirá la cantidad que espresa el artículo 426.

Art. 19. El capitan ó patron procedente del estranjero, cuyo buque no quedare admitido á plática, entregará el pliego ó pliegos del cónsul español que traiga para el administrador de la aduana, al jefe del resguardo del puerto, quien examinará

el diario de navegacion rol, y demás noticias que espresan dichos artículos, V. *Manifiestos*, debiendo entenderse que para todos los efectos de la lejislacion de aduanas relativamente á capitanes españoles la casa del consignatario es su domicilio legal, y en su defecto el buque á tenor del artículo 41 de dichas ordenanzas (15).

58. Alquilando sus servicios el capitan, no se obliga solamente á hacer un trabajo señalado, sino que acepta el mandato de representar al armador en todo lo necesario para el mejor éxito de la empresa. Es pues responsable de las faltas mas lijeras en el ejercicio de sus funciones, ya sobrevengan por descuido, ya por impericia ó por ignorancia de su arte ó de las obligaciones que le imponen los reglamentos locales ó los usos y prácticas del comercio. En jeneral, responde de todo daño que no provenga de fuerza mayor ó caso fortuito. Es dificil dar reglas exactas en tan delicada cuestion; los tribunales deberán apreciarlos en razon á las circunstancias. Tan injusto fuera declarar culpable al capitan cuando no se sincerase plenamente del cargo como absolverle si no se le probaba su falta. (*Art. 676 Cod. de Com.*).

59. Al contratar para atender á la reparacion, habilitacion y aprovisionamiento de la nave, el capitan no se obliga personalmente sino que bajo este concepto queda obligado el armador, lo cual procede, aun cuando el capitan hubiese traspasado sus facultades ú obrado contra sus instrucciones, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio de la nave. De igual modo recae sobre el armador la responsabilidad de las indemnizaciones en favor de tercero á que haya dado lugar la conducta del capitan en la custodia de

su estado á presencia de los individuos de la comision de la Junta de Sanidad; estendiéndose la correspondiente dilijencia de lo que resulte.

Art. 20. Las descargas de los buques en cuarentena no deberán empezar sin prévio aviso de la Junta de Sanidad al administrador de la aduana, para que éste comisione persona que, en local á propósito, facilitado por aquella, tome razon de los bultos que se desembarquen y del pormenor de su contenido, en el caso en que sea necesario abrirlos para el ventileo.

Lo mismo se verificará respeto de los buques aprehendidos.

Art. 126. Cuando el capitan de un buque rehusare exhibir en la administracion de aduanas el rol y el sobordo de la carga, se le exijirá la cantidad de mil reales, aplicables á la hacienda pública; y no se le habilitará de salida hasta que presente dichos documentos. *Ord. gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(15) Art. 41. El domicilio del capitan ó patron, cuya nave esté fondeada en el puerto, será la casa del consignatario de la misma nave. Si no hubiere consignatario, lo será la casa del cónsul ó vicecónsul de la nacion á que corresponda la bandera, y en defecto de uno y otro, el buque que mande el capitan ó patron.

Las citaciones ó notificaciones que se le hicieren por cédulas dejadas á bordo de su buque, tendrán la misma fuerza legal que si se hubieren hecho en su persona. *Ord. gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

los efectos que cargó en la nave, bien que en este caso, si fuere dueño del buque podrá salvarse haciendo abandono del mismo con todas sus pertenencias y los fletes que haya devengado en el viaje, esto es, sin perjuicio del derecho que asista al armador contra el capitan. Pero este se constituirá y entenderá responsable al cumplimiento de una obligacion, cuando hubiese comprometido espresamente su responsabilidad personal; ó hubiese suscrito letra de cambio ó pagaré á su propio nombre.

60. Independientemente del derecho de reclamar sus salarios el capitan tiene, cual todo mandatario, el de pedir los adelantos que por el armador haya hecho, obrando en el círculo de sus atribuciones. (*Artículo 625 Cód. de Com.*)

61. Los terceros que contrataron con el capitan tienen accion contra el armador, si toman las precauciones legales para ello. Así, el armador no responde de los efectos no asentados en el libro de cargamento.

62. Tampoco obligan al armador los contratos hechos por el capitan en infraccion de las formalidades prevenidas por las leyes, cual condiciones esenciales para su validez. Asi, el que comprase una nave al capitan sin que antes se acredite ser inútil para la navegacion y previas las formalidades detalladas en el título anterior, no podrá oponer ninguna escepcion á la demanda del armador. (*Arts. 623 y 593 Cód. de Com.*).

63. Tampoco responde el armador de los contratos que hiciere el capitan en su provecho particular, aun que se sirva de la nave para su cumplimiento. De nada le sirviera por consiguiente tomar dinero á la gruesa sobre la nave, pues que no siendo el armador responsable de la obligacion no produciria efecto alguno hipotecar bienes ajenos.

64. Tampoco responde de las obligaciones que haya contraido fuera de los límites de sus atribuciones sin una autorizacion especial. Mas esto debe entenderse del caso en que la trasgresion fuese tan manifiesta que no pudiera menos de conocerla el otro contratante, como por ejemplo, el caso ya citado de la venta del buque en buen estado y sin intervencion oficial hecha por el capitan. Pero la buena fé exije no se haga estensivo al caso en que el capitan tomase dinero para reparar la nave en lugar en donde estuviese el armador ó su corresponsal. á menos que se probase que el contratante tuvo noticia de ello. Por último, esta regla está limitada por otra que obliga al armador al cumplimiento de cuantas obligaciones hubiese contraido el capitan traspasando sus facultades, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio de la nave. (*Art. 623 Cód. de Com.*).

65. El armador, segun llevamos dicho, es responsable de las indemnizaciones á que diere lugar la conducta del capitan en la custodia de los efectos que cargó en la nave; pero podrá eludirla haciendo el abandono con sus pertenencias y fletes devengados. Este abandono puede

hacerlo en todo tiempo, aun cuando en juicio hubiese defendido su derecho ó hubiera pagado una cantidad á buena cuenta de la indemnizacion. (*Art. 622 Cód. de Com.*).

66 La facultad de libertarse por medio del abandono de la nave con sus pertenencias y fletes devengados, tiene lugar solo cuando los actos que causaron la obligacion del capitan no dieren derecho á este para hacerse indemnizar del armador. Pero si el capitan hubiese cumplido sus deberes con exactitud y prudencia, tendria derecho á ser reembolsado de sus adelantos; es justo pues que el tercero que ha tratado con el capitan tenga igual accion. Así que, si el capitan toma, segun esplicamos, los víveres que tengan por su cuenta particular, algunos de los que viajan en la nave, se verifica una venta que obliga al armador, aun cuando poco despues naufragase la nave. Obligacion de que no se libertará por medio del abandono. (*Arts. 625 y 635 Cód. de Com.*).

67. Pero si el capitan, por abordaje culpable causare algunas averias al cargamento ó dilatase voluntariamente la entrega de este una vez llegado al puerto, ó diese lugar con su conducta á la confiscacion ó imposicion de alguna multa por contravenciones á las leyes y reglamentos de aduanas ó de policía de los puertos, el armador podrá libertarse de la responsabilidad en que le envuelve la conducta del capitan por medio del abandono de la nave con su flete y pertenencias.

68. Siendo elejida la tripulacion de la nave por el capitan, aunque mediante la intervencion del armador, es justo que aquel responda civilmente de los latrocinios ó infracciones que por este se cometieren, salva su repiticion contra los culpables. De este modo, se interesa al capitan á velar mas de cerca la conducta de los marineros y á tomar precauciones para evitar esta clase de delitos. (*Art. 679 Cód. de Com.*).

69. Asimismo responde de las pérdidas que causaren las discordias suscitadas en el buque, ó las faltas que cometa la tripulacion en el servicio y defensa del mismo. Pues todo jefe responde de la conducta de sus subordinados, y es de su cargo mantener el órden á bordo y hacer que todos llenen sus obligaciones respectivas. Así que si se turbase ó padeciese el servicio, se presume que el capitan no usó de la autoridad de que se halla revestido, mientras no acredite lo contrario, y bajo este respeto se le imputan los resultados de su debilidad ó neglijencia.

70. La responsabilidad del capitan sobre el cargamento, comienza desde que se le hace la entrega de él en la orilla del agua, ó en el muelle del puerto donde se carga, hasta que lo pone en la orilla ó muelle del puerto de la descarga, si otra cosa no se hubiere pactado espresamente ó si no hubiera quedado de cuenta del cargador entregar la carga á bordo ó recibirla del mismo modo. (*Art. 681 Cód. de Com.*).

71. Debe cuidar de la buena colocacion de los bultos que se le entregan, con cuyo motivo, es obligacion suya mantenerse en la nave con toda la tripulacion mientras se está cargando, siendo de su cuenta

los perjuicios que por esta causa resultasen. (*Arts. 667 y 680 Cód. de Comercio*).

72. El cuidado que debe tener el capitan de las mercaderías, es igual al de los depositarios. Debe colocar los efectos bien estivados de manera que los vaivenes de la embarcacion no puedan malograrlos y cerrar las escotillas en términos que el agua no pueda introducirse en ellas. Si observase que algunos jéneros se malbaratan, deberá adoptar las medidas necesarias á su conservacion. (*Arts. 665 y 680 Cód. de Comercio*).

73. Luego que el capitan llegue al puerto de su destino y obtenga los permisos de los oficiales de marina y aduanas, deberá hacer entrega del cargamento á los consignatarios sin desfalco, bajo su responsabilidad personal y la del buque, aparejos y fletes; é igualmente, deberá entregar las creces y aumentos que tenga la carga durante su estancia en la nave, porque pertenece al dueño de aquella, pagando el flete correspondiente al esceso. Mas cuando por ausencia del consignatario ignorase el capitan á quien debe hacer la entrega del cargamento, deberá ponerle á disposicion del tribunal de comercio, y en caso de no haberle, al de la autoridad judicial local, para que provea lo conveniente á su depósito, conservacion y seguridad; y en estos casos está tambien obligado á llevar asiento formal de los jéneros que entrega con sus marcas, trasladándolo al libro de cargamento. (*Arts. 672, 673, 791, 674 y 675 Cód. de Com.*).

74. El conocimiento, segun llevamos dicho, puede hacerse á la órden, en cuyo caso pudiendo negociarse lo mismo que cualesquiera letras de cambio, el capitan deberá hacer entrega de las mercaderías al que se presentase portador del conocimiento en virtud de lejítimo endoso, á menos que exista algun motivo de oposicion. (*Art. 802 Código de Com.*).

75. Pero bien, el conocimiento sea á la órden, bien á favor de persona determinada, al hacer el capitan entrega del cargamento, se le deben devolver los conocimientos que firmó; pero como esto casi nunca fuera posible, basta por lo menos se le devuelva uno de los ejemplares en que deberá ponerse el recibo de lo que hubiere entregado. El consignatario que fuere moroso en dar este documento, responde al capitan de los perjuicios que se le sigan por la dilacion. (*Art. 811 Código de Com.*).

76. La accion del cargador para la entrega ó por daños causados en el cargamento, queda prescrita un año despues del arribo de la nave. Pero si la fuerza mayor impidiera que esta llegare á su destino y el cargamento se dejase en otro sitio, parece que la prescripcion deberá empezarse á contar desde el dia en que el cargador tuvo noticia de ella. Si el daño consiste en avería, la accion se estingue, si en las veinte y cuatro horas siguientes á su entrega no protestare el cargador en forma

auténtica, notificándose al capitan dentro tres dias. La costumbre decidirá cuando deban empezarse á contar esas veinte y cuatro, si desde el momento en que llega á tierra la mercaderia averiada ó hasta que se halla en ella todo el cargamento. En jeneral parece no debe correr hasta que todo el cargamento está en tierra. (*Artr. 996 y 998 Cód. de Com.*).

CAPITAN JENERAL. Es el jefe supremo de Marina en cada departamento. Este destino debe desempeñarlo siempre un teniente jeneral ó un jefe de escuadra, con arreglo á la Real órden de 16 de setiembre de 1841; debiendo advertirse que cuando el que tiene el mando obtiene la primera graduacion, toma el nombre de capitan jeneral, y de comandante jeneral en el segundo, en conformidad al art. 3, tít. 3.°, trat. 2 Ord. Gen. de la Arm. (1) y á la Real órden de 28 marzo de 1857 (2).

2. En ausencias y enfermedades del capitan jeneral hace sus veces un segundo jefe de la clase de jefe de escuadra ó brigadier destinado al efecto; empleo que se creó por Real decreto de 9 diciembre de 1846 (3), y que obtiene en un todo iguales consideraciones que los segundos

(1) Art. 3.° Cada departamento tendrá un capitan ó comandante jeneral de toda su estension para cuanto en ella se abrace correspondiente á la jurisdiccion militar de marina. Siendo teniente jeneral el comandante propietario, le estará anecsa la denominacion y dignidad de Capitan jeneral del departamento (de que le espediré titulo), igual en todas las exenciones y privilejios á la de los capitanes jenerales de provincia en mis ejércitos; pero si no fuese teniente jeneral, y aunque lo sea, no confiriéndosele el mando en propiedad, tendrá solo la denominacion de comandante jeneral. *Tít. 3, trat. 2. Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(2) Habiendo notado que en varios espedientes instruidos en ese departamento con posterioridad á la fecha en que S. M. tuvo á bien declarar capitanía jeneral la comandancia del mismo, se dá por algunos funcionarios del ramo en el encabezamiento de los informes el título de Capitan jeneral al segundo jefe encargado accidentalmente del mando cuya práctica contraria á lo terminantemente preceptuado en el artículo 3.°, trat. 2.°, tít. 3.°, de las Ordenanzas de la Armada produce confusion en las categorías y puede ser oríjen de cuestiones de etiquetas con autoridades dependientes de otros ramos del Estado, he creido conveniente prevenir á V. S. para que por medio de circular á todas las dependencias de Marina en la comprension de ese departamento, recuerde la observancia del citado artículo haciéndoles entender que cualquiera que sea la graduacion del jefe en quien recaiga el mando accidental é interino del departamento en ausencia del propietario, solo le corresponde la denominacion de comandante jeneral hasta tanto que obtenga la efectividad del cargo y S. M. tenga á bien espedirle el título de capitan jeneral. Lo que traslado á V. E. para su conocimiento. Madrid 28 de marzo de 1857.

(3) Mediante las razones que me han sido espuestas por el Ministro de Marina, Comercio y Gobernacion de Ultramar, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Desde el dia 1.° de enero próximo se crea en la Armada el destino de segundo jefe de departamento, que habrá de reemplazar al capitan ó comandante jeneral del mismo en sus ausencias y enfermedades, como tambien desem-

cabos de provincia, como se declaró en Real órden de 25 de setiembre de 1847 (4) al determinar el lugar que debian tener en las juntas económicas.

3. Los capitanes ó comandantes jenerales de los departamentos de marina, son reputados en todo como los capitanes jenerales de provincia, y gozan los propios honores, no solo en la capital de su residencia, en el arsenal y navíos, sino en todas las plazas de la estension de sus departamentos, y por la misma razon de igualdad los capitanes jenerales de provincia tienen en los arsenales y navíos del departamento de su distrito los mismos honores que en las plazas, conforme S. M. lo tiene mandado por Real órden de 29 noviembre de 1783. Consecuencia de estos principios es que su nombramiento se verifique por Real decreto segun se dispuso en el espedido en 5 julio de 1847 (5).

peñar cualquiera comision que estos le confieran en la comprension del propio departamento.

Art. 2.º El segundo jefe será vocal nato de la junta económica del departamento, y de la clase de jefe de escuadra ó brigadier, disfrutará en el primer caso cuarenta y cinco mil reales vellon de sueldo, y treinta y seis mil en el segundo, anuales.

Dado en palacio á 9 de diciembre de 1846.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Marina, Comercio y Gobernacion de Ultramar, Francisco Armero.

(4) He dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. de una instancia promovida por don Joaquin Santolalla, brigadier de la Armada y segundo jefe del departamento de Cartajena, suplicando se declare si corresponde la preferencia de asiento en la junta económica del mismo al intendente ministro principal ó al promovente; y habiéndose S. M. dignado oir el parecer del Consejo real, esta corporacion ha manifestado que sinembargo de considerar á los segundos jefes de los departamentos en un todo como segundos cabos de provincia, y que diferentes juntas á que se refiere el citado Consejo opinaron no debian ocuparse estos en negocios que rebajasen su categoría, no les acuerde á los primeros las prerogativas concedidas á los segundos por estar espresamente prevenido en la Ordenanza de la Armada los lugares que deben ocuparse respectivamente en las juntas económicas; pero como á la publicacion de dichas ordenanzas no pudo preverse la existencia de los destinos que ahora piden esta aclaracion, es la voluntad de S. M. que los segundos jefes de los departamentos disfruten en las juntas á que asistan las mismas exenciones que fueren concedidas á los segundos cabos en 1843, de no haber preferencias en asientos ni lugares de firmas cuando concurriesen con sujetos de distintas carreras, y que en las juntas puramente militares solo rijiese en los asientos la inmediacion al mando. Dígolo á V. S. de Real órden para conocimiento de la junta directiva y consultiva y fines consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 25 de setiembre de 1847.—Sotelo.—Sr. secretario de la Junta directiva y consultiva de la Armada.

(5) Para que haya la conveniente uniformidad en los nombramientos de los altos funcionarios de todas las carreras del Estado y en la concesion de empleos militares y políticos de elevada categoría, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo único. Los empleos de capitan jeneral, teniente jeneral y jefe de es-

1. Con respeto al mando, los capitanes ó comandantes jenerales tienen el mismo sobre los marinos que los capitanes jenerales sobre las tropas de tierra, así que todos deberán obedecer sus órdenes y concurrir á la ejecucion con los medios y providencias que á cada uno competan en toda la estension del departamento, inclusos arsenales y los bajeles sueltos armados que á él llegaren y tambien en Filipinas la marina llamada Corsaria, segun Real órden de 2 abril de 1827 (6), esceptuándose los que estuvieren á cargo de oficial jeneral ó que de Real órden forman escuadra, segun puede verse en el tit. 3, trat. 2 de las citadas Ordenanzas jenerales de la Armada, en las que se esplican por estenso sus atribuciones, facultades y deberes en lo gubernativo, no debiendo olvidarse lo dispuesto en los arts. 78 y siguientes, trat. 4,

cuadra de la Armada, como igualmente el de intendente de Marina, que hasta el dia se han conferido en virtud de Real órden, me reservo proveerlos constantemente en lo sucesivo por Real decreto que tendré á bien espedir. Dado en Palacio á 5 de julio de 1847.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Marina, Juan de Dios Sotelo.

(6) Escmo. Sr.: Con esta fecha digo al mariscal de campo D. Pascual Enrile lo siguiente:—Se ha enterado el Rey Ntro. Sr. del oficio de V. E. de 22 de febrero último, en que pide instrucciones para el desempeño del mando interino de Marina de las Islas Filipinas, que S. M. tuvo á bien conferirle en 17 del mismo febrero: y en su consecuencia ha tenido á bien resolver: que el referido mando interino debe entenderse, no solo de lo perteneciente á la marina real, sino de la titulada allí marina corsaria, con entera sujecion á las ordenanzas jenerales de la armada, sus adiciones y aclaraciones vijentes, y sin otra dependencia del capitan jeneral de las Islas que la establecida en los artículos desde el 93 al 97 del trat. 6.°, título 7.° de aquellas, teniendo presentes las diferentes Reales órdenes que sobre estos mismos artículos se han espedido.

Sin embargo de estar mandado con repeticion que los comandantes de marina en los dominios ultramarinos sean asesores natos de los vireyes y capitanes jenerales en asuntos de marina, debiendo ser multada cualquiera otra persona que le aconseje en ellos, reitera S. M. el cumplimiento de esta disposicion, como lo prevengo hoy al capitan jeneral de aquellas Islas, y que será muy del desagrado de S. M. que en tales asuntos oiga á mas que al comandante de marina, con cuyo dictámen queda sin responsabilidad, sea cual fuere el resultado de las operaciones.

Finalmente me manda S. M. prevenir á V. E. se conduzca con el capitan jeneral de las Islas con la mejor armonía, evitando todo motivo de discordia y competencia con que se atrasa ó deja de hacer el buen servicio, que es el objeto único á que debemos dirijir nuestras miras. Lo que traslado á V. E. de Real órden para su noticia y gobierno: en el concepto de que respeto al nuevo arreglo del apostadero de marina de Filipinas, se reserva S. M. determinar, cuando las circunstancias lo permitan, lo que fuere mas de su real agrado, con presencia de los intereses que ahora ha tenido á la vista y demás informes que conviniere tomar. Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio 2 de abril de 1827.—Luis María de Salazar. —Sr. Director jeneral de la real Armada.

tít 5 Ord. de la Arm. (7), segun los cuales les compete la facultad de publicar bandos, á los que debe darse igual fuerza y cumplimiento que á las leyes. En los dominios ultramarinos son además asesores natos de los comandantes jenerales en los asuntos de Marina, segun la arriba citada Real órden de 2 abril de 1827.

5. Todas las comunicaciones que quiera espedir el Capitan jeneral á las provincias, así para convocar la jente para campaña como para cualquier otro asunto, disponen los arts. 7 tít. 4, y 10, tít 1 Ord. de Mat. (8), las dirija por conducto del comandante principal.

6. El juzgado de la Capitania jeneral, se compone del Capitan jeral, un auditor, un fiscal, un escribano y dos alguaciles.

CAPITAN DE PUERTO. Para la buena conservacion de los puertos, radas y fondeaderos, se acordó desde muy antiguo el establecimiento de un oficial denominado capitan de puerto, cuyo destino confirman los arts. 1 y 2, tít. 7, trat. 5.° Ord. Gen. de la Arm. Nav. (1). Este funcionario

(7) Véase la nota 1 páj. 145 en la voz *Bandos*.

(8) Art. 7.° Con arreglo al número de bajeles armados ó que hayan de armarse, y á la existencia de marinería que hubiese en el depósito del arsenal, formará el Capitan jeneral del departamento el computo de la que debe congregarse, y en consecuencia dará la órden correspondiente en principios del mes de enero al comandante principal de los tercios, á fin de que disponga la convocatoria de los matriculados para campaña, la cual pasará sin tardanza á los comandantes particulares de los tercios, con las advertencias é instrucciones que tuviese por conveniente comunicarles para el mejor cumplimiento de lo mandado. *Tít.* 4.°

Art. 10. Todas las órdenes y providencias que el Capitan jeneral tuviere á bien espedir para alguna ó para todas las provincias del departamento, deberá comunicarlas por escrito al comandante principal, á fin de que así consten las que haya dado en cumplimiento de disposicion superior y por sí solo, y pueda responder de estas. *Tít.* 1, *Ord. de Mat.*

(1) Art. 1.° Para la buena conservacion de los puertos y radas, tan importante á la seguridad de mis fuerzas navales y del comercio de mis vasallos, como recomendada en sus respectivos lugares de estas Ordenanzas al Capitan jeneral de la Armada, á los capitanes jenerales de los departamentos, á los comandantes jenerales de escuadras, y á los capitanes de todos mis bajeles de guerra, cada uno en la parte que le toca, y para que sean de un verdadero abrigo, así contra los tiempos como contra cualquier insulto de enemigos, con todas las proporciones necesarias para la carga y descarga de pertrechos y mercaderías, y habilitaciones de los buques, debe haber en su concurrencia, amarradero y faenas un órden y reglas de que nadie se pueda dispensar.

Art. 2.° A fin de que estas reglas tengan su cumplido efecto, habrá en cada puerto de comercio de estos reinos de Europa, y en los de las demás partes del mundo en que me pareciere oportuno igual establecimiento, un jefe ó cabo, denominado capitan del puerto, que las lleve á práctica, y vele contra su infraccion por cuantos concurrieren al de su cargo. *Tít.* 7.°, *trat.* 5.°, *Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

está bajo la dependencia del Comandante de marina de su provincia ó del ayudante de su distrito si fuere mas antiguo, pero sin perjuicio de que cumpla con todos los deberes de su cargo mientras no tengan órden espresa que se oponga á ello, segun se halla establecido por los arts. 19 y 20, tit. 1 Ord. de Mat. (2), y Real órden de 12 de abril de 1815.

2. En Real órden de 2 de marzo de 1844 se declararon amovibles los destinos de capitan de puerto, los que se clasificaron segun la importancia de cada uno; disposicion que vino á confirmar en su fondo, bien que modificándola, la Real órden de 20 de setiembre de 1847 (3) en que

(2) Art. 19. Los comandantes de las provincias ó partidos rejentan en la comprehension de su mando la jurisdiccion de marina, tanto gubernativa como judicial dimanada del Capitan jeneral, y asi serán vocales de la junta de propios, y miembros de la sanidad, como jefes de los capitanes de puerto, los que ejercerán todas las funciones de sus empleos en calidad de subalternos suyos, asistiendo á las juntas espresadas cuando no lo ejecute aquel jefe, los que estarán obligados á representar al comandante principal en caso de recurso de agravio, ó de menoscabo de mi servicio ó del público, para que aquel jefe disponga por sí lo conveniente, ó consultará para la resolucion del caso al Capitan jeneral, si no estuviese terminantemente decidido por ordenanza, ó embebido en ella: por consiguiente serán los comandantes principales y los respectivos comandantes de partidos los conductos por donde deberán los capitanes jenerales trasmitir sus órdenes á los capitanes de puerto, y estos sus noticias; las propuestas para prácticos y recursos, escusando solo aquel conducto que diese márjen á queja de agravio: y en caso de faltar el capitan de puerto por enfermedad, uso de licencia ó fallecimiento, y de no haber recibido órden sobre su reemplazo, servirá por sí este empleo, permitiéndolo sus ocupaciones, el comandante de la provincia, ó dispondrá que los sustituya el oficial Detall de ella interinamente.

Art. 20. Este mando que concedo á los comandantes de las provincias sobre los capitanes de puerto, y á los ayudantes de los distritos, siendo mas graduados ó antiguos que aquellos, no les descarga á dichos capitanes de las obligaciones que les impone la ordenanza en punto á la policía de los puertos, á la suministracion de socorros urjentes que puedan ofrecerse, para lo que seria menester al caso una espresa órden del comandante de la provincia por escrito, que le exonerase del cargo, y no siendo presumible tal abuso de la autoridad, quedará ceñida en este punto á que el comandante del partido siempre, y el ayudante del distrito, siendo mas graduado ó antiguo que el capitan del puerto, celen el mas exacto cumplimiento de los deberes de este, le prevengan lo conveniente, y representen todas las ventajas que en la materia le dicte su intelijencia: tampoco faculta este mando á los comandantes de provincia y ayudantes de los distritos para percibir derecho alguno de los que por arancel ó práctica se exijen en las capitanías de puerto, aunque podrán entender en que se cobren y distribuyan conforme lo mandado en este punto: teniendo entendido que esta cobranza ha de verificarse por quien ejerza las funciones interinamente ó en propiedad. *Tít. 1. Ord. de Mat.*

(3) He dado cuenta á S. M. de la nueva clasificacion de las capitanías de puerto de la península y Ultramar que, en consecuencia de lo prevenido en Real órden de 24 de julio último, propuso la estinguida Junta de direccion de la armada y

se fijaron las capitanías de puerto que debian permanecer unidas ó agre-

acompañó el Director jeneral de esta con oficio de 27 de agosto próximo pasado, número 2,657; y S. M. se ha servido aprobar dicha clasificacion en los términos que manifiesta la que incluyo á V. S. adjunta.

Lo que digo á V. S. de Real órden para los efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 20 de setiembre de 1847. — Sotelo. — Sr. Secretario de la Junta directiva y consultiva de la Armada.

Nueva clasificacion de las capitanías de puerto de la Península y de Ultramar, aprobada por S. M. segun Real órden de esta fecha.

PRIMERA CLASE.

CAPITANIAS DE PUERTO ASIGNADAS PARA JEFES Y OFICIALES DEL SERVICIO ACTIVO, QUE LAS OBTENDRAN POR EL TIEMPO DE DOS Y TRES AÑOS.

BIENALES.

Capitan de navío ó fragata: Habana.—Capitanes de fragata: Matanzas, en la isla de Cuba. San Juan de Puerto-Rico, en la isla del mismo nombre. Santiago de Cuba, en la isla del mismo nombre.—Brigadieres ó capitanes de navío: Barcelona, Cadiz.—Capitanes de fragata: Ferrol, Cartajena.

TRIENALES.

Capitan de navío: Málaga.—Capitanes de fragata: Cavite, en la isla de Luzon. Guayamo, en la isla de Puerto-Rico. Mayagües, en id. id. Ponce, en idem idem. Cárdenas, en la isla de Cuba. Trinidad de Cuba: en id. id.—Capitanes de fragata: Palma, en la isla de Mallorca, Santander, Sevilla.

SEGUNDA CLASE.

CAPITANIAS DE PUERTO ASIGNADAS PARA JEFES Y OFICIALES DEL SERVICIO DE TERCIOS NAVALES, SIN OTRO CARGO ANEJO, QUE LAS DESEMPEÑARÁN POR EL TIEMPO DE TRES AÑOS.

Capitanes de fragata ó tenientes de navío.—Cienfuegos en la isla de Cuba, Valencia, Pasajes, Santoña, Coruña, Alicante, Vigo, Sanlúcar.

TERCERA CLASE.

CAPITANIAS DE PUERTO QUE SERÁN ANEJAS Á LAS SEGUNDAS COMANDANCIAS DE PROVINCIA Ó AYUDANTÍAS DE DISTRITO RESPECTIVAS, Y HAN DE DESEMPEÑARSE POR LOS JEFES Y OFICIALES QUE SE NOMBREN PARA LA SEGUNDA COMANDANCIA Ó AYUDANTÍA CORRESPONDIENTE MIENTRAS EJERZAN ESTE DESTINO, CESANDO EN EL CARGO DE LA CAPITANÍA DE PUERTO CUANDO CESEN EN AQUEL.

Anejas á la segunda comandancia de la provincia respectiva: San Sebastian,

garlas á otros destinos, y por último una y otra han sido á su vez alteradas por la de 4 de febrero de 1857 (1) en que de nuevo se clasificaron

Tarragona, Aljeciras, Almería, Gijon, Ibiza, Mahon, Mataró, Motril, Nuevitas en la isla de Cuba, San Juan de los Remedios en id., Palamós, Tortosa, Santa Cruz de Tenerife en las Canarias.

Anejas á las respectivas ayudantías de distrito: Ceuta, Puerto de Santa María, San Fernando, Estepona, Marbella, Velez-Málaga, Roquetas, Rota, Chipiona, Cartaya y Lepe, Ayamonte.—En las islas Canarias: Gran Canaria, Orotava, Fuerte-Ventura, Lanzarote, Palma.—Ares, Cedeyra, Sada, Malpica, Camariñas, Muros, Corcubion, Bayona y la Guardia, Redondela, Pontevedra, Cangas, Caramiñal, Padron, Noya, Sangenjo, Rianjo, Suances, Castro-Urdiales, Rivadeo, El Barquero, Cudillero, Castro-Pol, Luarca, Luanco, Llanes, Rivadesella, Lastres, Avilés, Vera, Aguilas, Denia, Torrevieja, Villajoyosa, Santa-Pola, Benidorme, Castellon de la Plana, Vinaroz, Badalona, Sitjes, Masnou, Areñs, Lloret, Blanes, Vilanova, Vendrell, Salou, Cambrils, Selva, Escala, Palafurjell, Cadaqués, San Feliú, Rosas, Andrach en la isla de Mallorca, Ciudadela en la de Menorca.—En la isla de Cuba: Batabanó, Mariel, Sagua la Grande, Gibara, Baracoa, Manzanillo.—Soller en la de Mallorca.—En la de Puerto-Rico: Aguadilla, Naguabo.

CUARTA CLASE.

CAPITANIAS DE PUERTO QUE PODRÁN SERVIRSE POR SUBDELEGADOS PARTICULARES, CON GRADUACION MILITAR Ó SIN ELLA, Á FALTA DE OFICIALES DE LA ARMADA QUE LAS DESEMPEÑEN.

Fuenterrabia en la Península, Alcudia en la isla de Mallorca.—En la isla de Cuba: Banes, La Chorrera, Vertientes, Laguna de Moron, Guanaja.

NOTAS.

1.ª Cuando no haya capitanes de fragata del servicio activo disponibles para desempeñar las capitanías de puerto de Ferrol y Cartajena, las servirán los segundos comandantes de matrículas de los mismos puntos.

2.ª Los capitanes de puerto de Mayagües, Guayamo y Ponce, en la isla de Puerto-Rico, y el de Cárdenas en la de Cuba, aunque pertenecientes á la carrera activa, segun la presente clasificacion desempeñarán á la vez, y por los mismos tres años que sirven aquellos destinos, las ayudantías de los distritos respectivos.

3.ª y última. En el apostadero de Manila seguirán por ahora desempeñadas por oficiales de aquella marina sutil las capitanías de puerto de Ilocos, Pangasinan, Cebú, Iloilo, Capiz é islas Marianas.—Madrid 20 de setiembre de 1847.

(1) Atendiendo á las razones que me ha espuesto el Ministro de Marina, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Las capitanías de puerto de primera clase serán desempeñadas por los jefes y oficiales de la escala activa del cuerpo jeneral de la armada, por el tiempo y condiciones que se fijan en los artículos siguientes.

Art. 2.° Los destinos de capitanes de puerto de la Habana, Barcelona, Cádiz,

las capitanias de puerto, y se asignaron á las diversas graduaciones de la escala activa del cuerpo jeneral de la Real Armada, órden que rije

Málaga y Sevilla, corresponden á la clase de capitanes de navío, y su duracion será de dos años, á escepcion del de la Habana que se relevará anualmente.

Art. 3.° Los de Matanzas, Cienfuegos, San Juan de Puerto-Rico, Santiago de Cuba, Ferrol, Cartajena, Santander, Mayagües, Ponce, Trinidad de Cuba, Guayama, Cárdenas Manila y Cavite, pertenecen á la clase de capitanes de fragata, y durarán dos años, menos el último, que por razon de la distancia se estenderá á tres.

Art. 4.° Las capitanías de puerto de Palma de Mallorca, Sagua la Grande y Zamboanga, se reservan para la clase de tenientes de navío, y el período de estos cargos durará tres años.

Art. 5.° Para que un capitan de navío pueda obtener una capitanía de puerto, deberá contar mas de treinta años de servicio, veinte de embarco, y haber mandado buques en cuarta situacion, al menos durante tres años, en cada una de las clases de capitan de navío y de fragata.

Art. 6.° Solo podrán optar á las de su clase los capitanes de fragata que tengan mas de veinte y cinco años de servicio y quince de embarco; habiendo mandado buques en cuarta situacion, al menos por tres años, en cada una de las clases de capitan de fragata y teniente de navío, ó desempeñado en la primera de ellas, durante el mismo tiempo, el destino de segundo comandante, y en la segunda, ó en la de alférez de navío, los de oficial de detall ó ayudante de derrota.

Art. 7.° Para poder obtener una capitanía de puerto de la clase de tenientes de navío, es circunstancia precisa estar en el primer tercio de la escala; contar con mas de diez años de embarco, y haber mandado buque en cuarta situacion, ó bien haber desempeñado por mas de tres años los destinos de oficial de detall ó ayudante de derrota, ya sea en su clase ó en la de alférez de navío.

Art. 8.° Se esceptúan de la regla jeneral aquellos jefes ú oficiales que, habiendo sido heridos en combate ó faena del servicio, se considere conveniente concederles una capitanía de puerto, para que en tierra puedan atender á su completo restablecimiento; pero en este caso acompañará al espediente una informacion sumaria que acredite los hechos y circunstancias del suceso.

Art. 9.° El jefe ú oficial que hubiese desempeñado una capitanía de puerto, no podrá volver á obtener otro destino de la misma clase hasta despues de haber estado embarcado, á lo menos por tres años, en un buque en cuarta situacion y con destino correspondiente á su graduacion.

Art. 10. Solo en el caso de no existir jefe ú oficial alguno que reuna todas las circunstancias que se exijen por este decreto, podrán ser nombrados para desempeñar las capitanías de puerto aquellos que mas se aproximen en el número de años de mando en la mar á lo que se dispone en los artículos 5.°, 6.° y 7.°

Art. 11. En adelante las capitanías de puerto de primera clase serán provistas con arreglo á lo dispuesto en este decreto, sin que nunca puedan ser nombrados, para estos destinos, otros oficiales que los de la escala activa del cuerpo jeneral de la armada, á quienes están reservados como premio de su constancia en soportar las fatigas y peligros en el duro servicio de la mar.

Dado en Palacio á 4 de febrero de 1857.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Marina, Francisco de Lersundi.

en su totalidad, salvo la de 27 de diciembre de 1859 estableciendo otra capitanía de puerto en Comillas, provincia de Santander.

3. La autoridad del capitan del puerto alcanza no solo al interior del puerto, sino hasta los puntos mas salientes á la mar, conforme lo declara el art. 17, tít. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. Nav. (5).

4. Los capitanes de puerto perciben algunos derechos muy módicos de todos los buques que entran en sus puertos, para lo cual les autoriza los arts. 171 al 173, tít. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. Nav. (6), y que son distintos en cada uno. Respeto á Canarias se fijaron en Real órden de 25 de setiembre de 1850 (7). Como estos derechos, lo propio que

(5) Art. 17. El cargo y mando del capitan de puerto se entiende desde lo mas interior de él de su destino hasta las puntas salientes á la mar, con todas las conchas, calas ó ensenadas que hubiere en el intermedio, haya ó no poblacion: de modo que donde la hubiese, el alcalde de la mar, el director del gremio, ó cabo de matrícula que haya de rejentar en materias del fondeadero, ha de ser nombrado por el capitan de puerto, á quien ha de estar subordinado en ellas: y en el plano y descripcion que encargan los artículos antecedentes, se han de comprender todas las dichas ensenadas, calas ó conchas con las circunstancias comunes y particulares, y advertencias oportunas sobre las rebesas de corrientes en lo interior de las calas, y en las cercanías de las puntas y bajos. Y en aquellos parajes en que por la estension del brazo de mar, canal ó rio, como en el de Guadalquivir, hubiere ó se estableciere mas de una capitanía de puerto, se espresarán en mis despachos reales los límites de cada una: como tambien cuando esté unido al cargo del capitan de un puerto el de otro adyacente fuera de sus puntas. *Tít. 7.º, trat. 5.º Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(6) Art. 171. Cobrará tambien para sí de todo mercante el derecho de capitanía, cuya cuenta no necesita libro, sino anotarse la cantidad en el asiento de el de entradas.

Art. 172. A la publicacion de esta ordenanza, tomadas las noticias convenientes de la tarifa que actualmente rije en cada puerto para derechos de capitanía y sus certificaciones de entrada y salida, y para los de ancoraje y gratificaciones de prácticos, y para pago de ausilios y multas, ó que corresponda establecerse en los ramos en que no estuviere aun determinada: los capitanes jenerales, presente todo lo prescrito sobre cada uno de estos particulares, formarán con dictámen del auditor del departamento el arancel jeneral con las diferencias locales oportunas, pasándole á mi noticia. Y resuelto el que fuere de mi agrado, le remitirán á los capitanes de puerto para su observancia, avisándolo igualmente de oficio con copia á los gobernadores de las plazas y ministros de las provincias.

Art. 173. Si en lo sucesivo fuere conveniente aumento ó alteracion en los aranceles, se procederá del propio modo para obtener mi resolucion, antes de hacerse novedad por pretesto alguno en los ramos establecidos. *Tít. 7.º, trat. 5.º Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(7) Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. de lo que ha propuesto el Comandante jeneral accidental de Marina del departamento de Cádiz en cartas de 24 y 28 de julio último, que V. E. me inserta en oficios de 7 y 16 de agosto próximo pasado, números 921 y 952, relativas la primera á la tarifa de los derechos de capitanía de

los de practicaje, se satisfacen cuasi siempre en razon al tonelaje, compete derecho al capitan del puerto para practicar el arqueo de las

puerto que deberán exijirse en lo sucesivo en los de las islas Canarias, mandada formar por la Real órden de 22 de mayo del corriente año, y la segunda á lo que con motivo de esta Real órden y de la copia remitida por la capitanía jeneral del referido departamento de la tarifa de los derechos que se cobran en el puerto de Cádiz, espuso el comandante de marina de las mismas islas; y tambien se ha enterado S. M. de lo que V. E. manifiesta en sus citados oficios, así como en el de diez y nueve del propio agosto, número 958, respeto de las esposiciones de las Juntas de Comercio de Santa Cruz de Tenerife y las Palmas quejándose de los perjuicios que habia ocasionado la interpretacion que en aquellas islas se habia dado á la espresada Real órden, por la cual se mandó que mientras se aprobaba la nueva tarifa de derechos de capitanía de puerto se arreglasen los capitanes de puerto de las mismas islas á la establecida para el puerto de Cádiz. Impuesta S. M. de todo, y de conformidad con lo propuesto por el mencionado Comandante jeneral, se ha servido resolver:

1.º Que para el cobro de derechos de capitanía de puerto en los de las islas Canarias se observe la tarifa adjunta.

2.º Que en los mismos puertos no se obligue á pagar practicaje á los buques que no lo pidan, sean nacionales ó estranjeros.

3.º Que por este concepto se sigan cobrando los cuarenta y cinco reales vellon que se exijen en aquellas islas, debiendo deducirse de esta cantidad la sexta parte para el capitan del puerto, con arreglo á lo prevenido en las Ordenanzas jenerales de la Armada, y ser por separado el gasto del bote que lleve á los prácticos á los buques que los pidan.

4.º Que para el pago de los derechos de capitanía de puerto que puedan corresponder á ios buques que se ocupan en el comercio de cabotaje no se tenga en cuenta lo que adeudarian segun sus aparejos, sino lo que les corresponda pagar por las toneladas que midan, con lo cual resultan beneficiados.

5.º Que hallándose depositadas, segun espresa el comandante de marina de Canarias, las cantidades cobradas en aquellos puertos por practicaje con esceso á los cuarenta y cinco reales vellon que antes se percibian por este concepto, y las de ochenta reales vellon exijidas por derechos de capitanía de puerto á los buques de tres palos, en lugar de ocho reales que debieran habérseles exijido, se devuelvan á los interesados las diferencias que se ies han cobrado de mas, en razon á que las de practicaje proceden de la mala interpretacion que se dió á la enunciada Real órden de 22 de mayo último, la cual se referia únicamente á los derechos de capitanía de puerto; y el haber exijido por estos ochenta reales en vez de ocho á los buques de tres palos provino de un error de pluma en la tarifa provisional remitida por la capitanía jeneral del departamento de Cádiz.

6.º Que quedando reducidos á tan cortas cantidades los derechos de capitanía de puerto, no debe eximirse de su pago á los buques cuando pasen de un punto á otro de aquellas islas, siempre que no sea con objeto de redosarse de los tiempos reinantes.

7.º Y finalmente, que habiéndose tenido á la vista las tarifas de los derechos de capitanía de puerto de Cádiz, Sevilla y Málaga, se ha notado que en este último puerto satisfacen las embarcaciones latinas de ochocientos á trescientos quintales

naves estranjeras cuando sospeche que hay infraccion en la cabida, á tenor de la Real órden de 17 de noviembre de 1858 (8).

5. La inmediata relacion que ejerce en las entradas y salidas de buques, hizo que por el art. 57, tít. 7, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm., se le nombrase vocal nato de la Junta de Sanidad, lo que se repitió por el art. 19, tít. 1.° de las Ord. de Mat., bien que poniendo en primer lugar al Comandante de marina y designando al capitan de puerto para que le supliera; pero cinco años despues de publicadas las ordenanzas de matrícula ya se modificó aquel artículo por la Real órden de 9 de

cuatro reales vellon por aquel concepto, y dos las de trescientos á ciento cincuenta quintales, cuando en los puertos de Cádiz y Sevilla solo pagan dos reales las primeras y uno las segundas; por lo que se ha servido determinar S. M. que se exijan las mismas cuotas en el puerto de Málaga para que los derechos que en él satisfagan dichas embarcaciones por capitanía de puerto queden nivelados con los que pagan en Cádiz y Sevilla.

Lo que comunico á V. E. de Real órden, con inclusion de la tarifa que se cita, para su intelijencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 25 de setiembre de 1850.—El Marqués de Molins.—Sr. Director jeneral de la Armada.

TARIFA QUE SE CITA.

Tarifa de los derechos de capitanía de puerto que deben exijirse en las islas Canarias, mandada observar por Real órden de esta fecha.

Navios ó fragatas. Rs. vn.	Buques de cruz. Rs. vn.	EMBARCACIONES LATINAS. De 3000 á 800 quintales. Rs. vn.	De 800 á 300. Rs. vn.	Menores de 300. Rs. vn.
8	6	4	2	1

(8) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la carta de V. E. número mil seiscientos ochenta y cuatro de 23 de octubre próximo pasado con que acompaña el espediente relativo á las contestaciones cambiadas entre el cónsul francés y las autoridades de marina de Valencia con motivo de haber ordenado el capitan del puerto de aquella capital el arqueo de los buques de dicha nacionalidad y exijirse á los mismos mayores derechos que á los españoles: enterada S. M. se ha dignado aprobar lo acordado por V. E. con respeto á los arqueos y resolver al mismo tiempo que los derechos de capitanía de puerto y practicaje se consideren comprendidos en el Real decreto de 3 de enero de 1852, y por consiguiente que se exijan los mismos que devengan los buques españoles á los de todas las naciones que conceden á aquellos igual beneficio en su respectivo territorio, del mismo modo que los demás que en la citada soberana disposicion se menciona, siendo tambien su Real voluntad remita V. E. á esta superioridad copia de los aranceles vijentes para el cobro de dichos derechos en los puertos de las capitales de las provincias de la comprension de ese departamento. De Real órden lo espreso á V. E. para su intelijencia y fines de su cumplimiento. Dios, etc.—Madrid 17 de noviembre de 1858.

noviembre de 1807 nombrando directamente vocal de la Junta de Sanidad al capitan del puerto, lo que de nuevo se repitió en 30 de marzo de 1829. Habiéndose dudado si por efecto del restablecimiento del decreto de Córtes de 13 de noviembre de 1813 debian los capitanes de puerto ser ó no vocales de las Juntas de Sanidad, se declaró afirmativamente en Real órden de 14 de diciembre de 1839 (9). En el dia este punto es indudable, pues la ley de Sanidad de 28 de noviembre de 1855 en su art. 53 (10) les confiere este cargo en los puertos habilitados.

(9) He dado cuenta á S. M. la Reina Gobernadora de un espediente promovido á consecuencia de dos comunicaciones recibidas en este Ministerio de mi cargo, participando que las juntas de sanidad de San Sebastian y Málaga habian separado de su seno á los respectivos capitanes de puerto fundándose en que el artículo 4.° del decreto de las Córtes de 13 de junio de 1843, restablecido por acuerdo de las mismas de 16 de julio de 1837, que designa los individuos de que deben componerse las mencionadas juntas de sanidad, no hace mencion de aquellos funcionarios; y deseando S. M. proceder con acierto en esta materia, tuvo á bien oir el dictámen de la Junta de Almirantazgo, la que de conformidad con el asesor general de marina, manifestó que si bien el artículo citado espresa el número de vocales de dichas juntas que se deben nombrar anualmente, no por eso quedan escluidos los capitanes de puerto, siendo una prueba nada equívoca de esta verdad no haberse espedido y comunicado órden alguna por el Ministerio de Marina, ni derogar el decreto de las Córtes lo prevenido en el articulo 57 del tít. 7.°, trat. 5.° de las Ordenanzas generales de la Armada que los declara miembros natos para que como uno de sus diputados contribuya al mejor servicio de la salud pública: Que una y otra han procedido con muy conocida equivocacion, pues es un axioma legal que la inclusion de uno ó mas en una corporacion de tal clase no ocasiona la esclusion de otro, no pudiendo oscurecerse que el que en el artículo que citan no se haga mérito de los capitanes del puerto es la mas convincente prueba de que quedan como vocales natos, pues en él solo se mencionan los que se han de nombrar cada año. Y encontrando S. M. justas estas razones se ha servido resolver lo diga así á V. E. como de su Real órden lo ejecuto, para que por ese Ministerio de su cargo se circule á los jefes políticos de las provincias á fin de que sean repuestos como vocales natos de las juntas de sanidad los capitanes de puerto que hayan sido separados por equivocado concepto.—Madrid 14 de diciembre de 1839.

(10) Art. 53. Las juntas provinciales de sanidad se compondrán de un presidente, que será el gobernador civil ó quien haga sus veces; de un diputado provincial, vice-presidente; del alcalde, del capitan del puerto, en los habilitados; de un arquitecto ó injeniero civil, de dos profesores de la facultad de medicina, dos de la de farmacia y uno de la de cirujia; además un veterinario y tres vecinos que representen la propiedad, el comercio y la industria. Desempeñará el cargo de secretario de estas juntas uno de los vocales facultativos, á quien se abonarán 3,000 rs. para gastos de escritorio. El secretario será elejido por las mismas juntas.

Los directores especiales de sanidad marítima de los puertos habilitados serán vocales de la junta de sanidad, así como lo será tambien en el pueblo de su residencia el subdelegado mas antiguo de sanidad. *Ley de 28 noviembre de 1855.*

6. Los deberes y atribuciones especiales de los capitanes de puerto, son los que les señala el tít. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm., consistiendo principalmente en el buen amarradero de las embarcaciones, órden en las cargas y descargas, seguridad y limpieza del puerto, para todo lo cual tiene las facultades gubernativas necesarias, debiendo obrar de acuerdo con las autoridades militares ó las civiles. cuando el caso lo exija, conforme los arts. 6 al 10 y 82, 115 y 116, tít. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. Nav. (11). En su consecuencia se hallan bajo su

(11) Art. 6.° El cargo y obligaciones del capitan de puerto son el buen amarradero de las embarcaciones, su buen órden en cargas y descargas, y relativamente á la policía en jeneral y su seguridad, la limpieza del puerto, su conocimiento cabal, y la direccion en entradas y salidas, y de todas las maniobras ocurrentes en él.

Art. 7.° Consecuente á dichas obligaciones las facultades del capitan de puerto serán absolutas á todo lo relativo á ellas, mirándose y castigándose como delito el no obedecerle, segun la entidad de la materia. No le corresponderá ni podrá proceder por autoridad propia á castigo personal, ni exaccion violenta de las multas de que se habla mas adelante, por faltarle jurisdiccion; pero se recibirá en las cárceles á cualesquiera individuos á quienes remita arrestados, procediéndose por el juez respectivo á la correccion condigna de la falta, ó al proceso judicial que el caso pidiere, segun el aviso del capitan del puerto: quien, si no quedare satisfecho de las providencias de aquel, despues de reclamarlas con prudencia y justicia, podrá hacer su recurso al Capitan jeneral del departamento, para los oficios que fueren oportunos.

Art. 8.° En el desempeño de las mismas obligaciones estará subordinado el capitan de puerto al gobernador ó comandante militar en lo que respete á desembarazo de sitios que deban quedar francos para el uso de la artillería de las murallas, castillos, ú otras fortificaciones, á prohibicion, permiso ó restricciones de tráfico por muelles que pertenezcan á castillos, fortines ó almacenes militares, á situacion de amarradero de cualesquier buques mercantes cargados de pólvora, y de bajeles de guerra estranjeros en todos tiempos, y tambien á la de los mercantes nacionales y estranjeros en jeneral en tiempo de guerra, si hay proporcion de colocarlos al abrigo de las fortificaciones, y finalmente á providencias sobre contrabandos y mejor resguardo de mis rentas, á apertura ó clausura del puerto en comun ó en particular, y en lo demás en que la policía á la marinería de los buques congregados, como la de los pescadores y cualesquier barcos ó botes del tráfico, debe tener relacion con el buen órden público de muelles ú otros parajes de embarco ó desembarco.

Art. 9.° Al presidente de sanidad, séalo ó no el gobernador ú otro comandante militar, estará subordinado el capitan de puerto en lo perteneciente á separacion de buques de cuarentena, á su custodia, y á lo demás que de su parte concierna al cumplimiento de las disposiciones de la junta.

Art. 10. En todo lo demás no espreso en los dos artículos anteriores será, se reputará y obrará el capitan de puerto como jefe particular en su dependencia, responsable por sí en cuanto faltare á la constitucion de su empleo segun esta ordenanza, con inmediata subordinacion al Capitan jeneral de su departamento á

dependencia é inspeccion los barcos que se emplean en el tráfico interior del puerto, conforme á los arts. 86 al 91 del espresado título (12). Respeto de la facultad de designar el amarradero, que como se deja

cuya jurisdiccion pertenece, obedeciendo igualmente cualesquier órdenes que tuviere en derechura del Director jeneral de la Armada, y las prevenciones que le hicieren los comandantes de mis escuadras ó bajeles sobre abusos contra la limpieza del puerto, como se les encarga en el lugar respectivo.

Art. 82. Igualmente será cargo del Capitan de puerto vijilar contra todo deterioro de los muelles y sus escalas, no permitiendo que permanezcan amarradas ni atracadas en estas las embarcaciones menores sino el tiempo preciso de embarcar ó desembarcar los individuos ó efectos que conducen, sin estorbo del libre uso sucesivo, y arreglando el arrimadero de carros, rastras ó acémilas, y las faenas de embarco y desembarco con el órden necesario, tanto á evitar los daños materiales de los muelles y de los efectos, como á mantener la mejor policía en el mucho concurso natural: á cuyo fin, donde haya posibilidad, hará la distincion oportuna de parajes para cada clase de tráfico; esto es el de jentes, de fardería, de cal, leña y otros jéneros semejantes sueltos, y de comestibles, para que respectivamente todos evacúen sus negocios sin mútuos perjuicios.

Art. 115. Todas las embarcaciones deben estar amarradas segun importa á la propia y comun seguridad, sin que nadie tenga arbitrio de dar á sus anclas otra direccion de la que estuviere establecida en el paraje en que se halla: lo que de ningun modo disimulará el capitan de puerto, sino al contrario lo hará enmendar inmediatamente al infractor, como tambien al que se hubiere amarrado sobre los cables de otro, ó le embarace su borneo con riesgo de abordaje: y se satisfará no menos de que los cables están en correspondiente buen estado, competentemente forrados, y que se recorren á menudo con el cuidado debido.

Art. 116. A estos solos fines hará frecuentes visitas por el fondeadero, como materias en que no debe fiarse de informe de otro, ni de lo que cada uno le dijere de sí. Al que por defecto de dotacion de anclas ó cables correspondientes considere en riesgo de desamarrarse, le intimará su surtimiento: y no verificándole en el dia, le hará trasladarse, si hay proporcion, á paraje donde no cause daño á tercero, ó le amarrará por via de ausilio á su costa como queda ordenado, y oficiará con el juez conservador de estranjeros, ó con el Ministro de Marina, segun corresponda, para que provean, como deberá hacerse inmediatamente, al equipamiento oportuno de la embarcacion mal surtida. *Tít.* 7º, *trat.* 5.º *Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(12) Art. 86. Ya sean del gremio de mareantes, como deben serlo fuera del caso de una desgracia que haya acarreado la ruina de sus fondos, ya pertenezcan por este caso á individuos particulares ú otras compañías que los hubiesen habilitado, los barcos que se empleen en el tráfico interior del puerto han de estar inmediatamente bajo la inspeccion del capitan del puerto, que ha de asegurarse del buen estado de sus cascos, y correspondiente surtimiento de palos, velas, remos, amarras y demás útiles segun su clase, providenciando sobre ello cuanto exije el buen servicio y seguridad del comercio, prohibiéndoles toda ocupacion mientras no se reparen de lo necesario, y aprobando los patrones que los han de gobernar; si bien no ha de poder desechar, ni á los propietarios lejítimamente facultados por el ministro para patronear su barco, ni á los que el gremio confi-

comprender es una de las primeras que competen al capitan de puerto, le está tambien confirmada por la Real órden de 8 de mayo de 1828 (13).

riese la direccion de los suyos, sino cuando los reconozca ineptos para la confianza, ó con vicios que los escluyan de ella.

Art. 87. Tendrá el capitan de puerto un libro de asientos de estos barcos, hoja para cada uno, en que esprese su nombre, su pertenencia al gremio ú otro dueño particular, su porte en quintales, sus útiles y patron: y sucesivamente irá asentando sus carenas ó reparos de utensilios conforme acaecieren, para que en todo tiempo conste el cuidado con que atendió á su buen estado y conservacion: y en los casos de variacion de dueño ó patron por fallecimiento ú otra causa en los pertenecientes á particulares, le pasará el Ministro estas noticias para su anotacion.

Art. 88. Numerará los barcos, en cuya proa se pondrá el nombre con letras blancas y su número en la popa, sin dejar de llevarle de tinta en la vela: y con presencia de los quintales de cabida hará señalar en cada uno su línea de calado máximo, de que nadie pueda pasar en sus cargas por pretesto alguno.

Art. 89. Para evitar las alteraciones de la malicia en la línea de calado máximo, deberá este fijarse con un taladro de barrena de tres á cuatro líneas en roda y codaste, chirlatando aquella y este por cada parte con un dado de dos ó tres pulgadas de superficie en cuadro con grosor correspondiente, cuyo centro agujereado caiga sobre el taladro de la pieza de firme, tapándole con un espiche en uso de perno, igualando la superficie de las chirlatas á la de la pieza, y pintándolas con un círculo de almagra y su punto negro de centro sobre el espiche, tirando finalmente desde el de popa al de proa una linea negra de pulgada de ancho, que se haga bien perceptible con la subida del sebo ó betun á mayor altura, ó al contrario, blanca la línea si el betun fuese oscuro. Y el capitan de puerto hará examinar con la frecuencia conveniente los espiches majistrales, el arreglo de la línea á ellas, ó si están duplicados, privándose para siempre de ejercicio de patronía al que se cojiere en semejante ilegalidad.

Art. 90. Prevendrá á los patrones los parajes en que sea prohibido atracar, recibir, ó largar jente ó efectos, ó uno y otro, el órden en que han de amarrarse ó mantenerse á esperar su vez para las cargas ó descargas, tanto en los muelles como en las embarcaciones, y el modo y precaucion con que deben barquear sin regateos, ni esfuerzos temerarios de vela: y correjirá los desórdenes que en esto hubiere, imponiendo en clase de multa segun su mérito la privacion del tercio, de la mitad ó del todo de la ganancia del flete, que se aplicará al fondo del gremio, advirtiéndolo así á sus directores: y si el caso pidiere mayor correccion al patron, como cárcel, sufrirá los dias de ella que el capitan de puerto le impusiere, avisándolo al ministro.

Art. 91. En tiempos recios en que considere riesgo de graves perjuicios en el tráfico, deberá prohibirle: y si el gobernador dispusiere lo contrario por recurso de interesado, se lo mandará por escrito: con lo cual, y no de otro modo, en cualesquier resultas quedará el capitan de puerto á cubierto del cargo que pueda hacérsele de omision, imprudencia, ó falta de conocimiento marinero. *Tit. 7.°, trat. 5. Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(13) Escmo. Sr.: El capitan del puerto de Mahon ha acudido al Rey N. Sr. haciendo presente que con motivo de haber dado instrucciones á los pilotos prácticos del puerto acerca del paraje donde deberian fondear los buques de guerra para no

7. Con respeto á sus facultades para señalar el sitio de la carga y descarga, habiendo intentado inmiscuirse en ellas el injeniero civil de Sevilla, en Real órden de 26 de agosto de 1853 (14), se sostuvieron las del capitan del puerto. Lo propio aconteció en Valencia con motivo de haber intentado el administrador de rentas por una mala intelijencia de

impedir el paso á las embarcaciones entrantes y salientes, se opuso á la ejecucion de estas disposiciones el contra-almirante de las fuerzas marítimas en el Mediterráneo del Rey de los Paises-bajos por considerarlas dirijidas á impedir que la fragata de su nacion, nombrada *Rupel*, continuase fondeada en el punto donde se hallaba; y que no obstante que le hizo presente dicho capitan de puerto que en sus instrucciones no se prohibia continuase la espresada fragata en el paraje donde estaba, con tal que no estuviese fondeada à la jira, le contestó el contra-almirante que se habia separado de todo miramiento, y que de insistir en tal providencia daria cuenta al Embajador de su Soberano en esta corte. Enterada S. M. de esta ocurrencia, y de los oficios que mediaron, se ha servido determinar, que por el Ministerio del cargo de V. E. se haga saber al representante del Rey de los Paises-bajos-unidos en esta corte, para que lo prevenga al contra-almirante de las fuerzas holandesas existentes en Mahon, que en los capitanes de los puertos de España reside la autoridad superior para sostener el buen órden y policía en ellos, con arreglo á las ordenanzas de marina, y que todos los comandantes de los buques nacionales y estranjeros deben sujetarse á sus disposiciones sobre dicho particular, como es indispensable y se observa en todas partes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 8 de mayo de 1828.—Luis María de Salazar.—Sr. Secretario del Despacho de Estado.

(14) He dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. de las cartas documentadas de V. E. de 27 de julio último y de 9 del actual núm. 432 y 476, en que participa las contestaciones habidas entre el comandante militar del tercio naval de Sevilla, y el gobernador civil de la provincia con motivo de la intervencion que en las faenas del muelle de dicha ciudad intentó tomar el injeniero civil de la misma provincia, cuyas facultades son propias de los capitanes de puerto, de las prevenciones que V. E. hizo á su delegado el referido comandante con el fin de que sostuviera las atribuciones de aquel y de lo informado en el asunto por la junta consultiva de la armada; y enterada S. M. ha tenido á bien resolver que se cumpla estrictamente en todas sus partes el Real decreto espedido por el Ministerio de Fomento en 3 de febrero próximo pasado, que deslinda de una manera clara las atribuciones y facultades de los capitanes de puerto, y de los injenieros de caminos, canales, puertos y faros, y con especialidad la regla 10.ª que dice: «En las rias que se internen mucho dentro de tierra como en las del *Guadalquivir* y Nervion, los capitanes de puerto tienen las atribuciones y facultades que les acuerda el tít. 5.º, trat. 7.º de las ordenanzas generales de la armada naval, y los injenieros civiles las que en su caso les correspondan segun los reglamentos para la buena conservacion y réjimen de los rios, » y que sin olvidar en adelante estos preceptos circulados oportunamente por el enunciado Ministerio de Fomento y por el de Marina de mi cargo, procuren las autoridades circunscribirse á él, y conservar la buena armonia que tanto interesa al mejor servicio. Dígolo á V. E. de Real órden para su conocimiento y efectos consiguientes y como resultado de sus dos citadas comunicaciones. Dios, etc. San Ildefonso 26 de agosto de 1853.

sus facultades señalar el lugar de la descarga, conforme resulta de la Real órden de 31 de marzo de 1857 (15).

8. Por el art. 79 del espresado título se le impone la obligacion de dar parte diario al Gobernador militar, único que entonces habia de las entradas y salidas de embarcaciones; pero como en el dia las funciones de policía de aquellas autoridades han pasado á los gobernadores civiles, en Real órden de 4 de junio de 1835 (16), se mandó se die-

(15) El Subsecretario de Hacienda con fecha 18 del actual dice á este Ministerio lo siguiente.—Escmo. Sr.: El Sr. Ministro de Hacienda dice con esta fecha al Director jeneral de Aduanas y aranceles lo siguiente.—Ilmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) del espediente promovido por el Gobernador civil de la provincia de Valencia en virtud del incidente ocurrido en el puerto del Grao entre el capitan del mismo y el administrador de la aduana por haber este facultado á Pedro Sorolla patron del laud *Santo Domingo*, para descargar en el muelle el carbon que conducia procedente de Vinaroz, á cuya providencia se opuso el espresado capitan por haber previamente señalado la playa para la descarga, fundado en las atribuciones que para la vijilancia de los muelles y sus escalas le confieren las Ordenanzas jenerales de la Armada, consultando con tal motivo dicho Gobernador á quien corresponde designar los puntos de descarga de los buques. En su vista, y atendiendo: primero, á que la conservacion de los muelles y fondeaderos está puesta bajo la inspeccion del ramo de marina y que por consiguiente corresponde á sus autoridades acordar todas aquellas medidas que son consecuencia y tienden al objeto indicado: segundo, que á la administracion económica no la incumbe otra mision que la de recaudar los derechos ejecutando las operaciones y preceptos que marcan sus instrucciones; y tercero, á que si bien el artículo 62 de la vijente de aduanas, previene se hagan las descargas en el muelle destinado á este fin no espresa que sean los administradores los que han de designarlo, S. M. de conformidad con el dictámen de esa Direccion jeneral se ha servido desaprobar la conducta observada por el administrador de la aduana del Grao de Valencia en el suceso que ha dado lugar á la formacion de dicho espediente, declarando al propio tiempo que la designacion del sitio de las descargas corresponde hacerla á las autoridades de marina.—De Real órden, comunicada por el espresado Sr. Ministro, tengo el honor de trasladarlo á V. E. para su conocimiento y á fin de que, en beneficio del comercio y del mejor servicio, se recomiende por el Ministerio de su digno cargo á sus subordinados la conveniencia de ponerse de acuerdo con los administradores de las aduanas para la designacion de que se trata.—Lo que de Real órden traslado á V. E. para su conocimiento y fines oportunos. Dios, etc. Madrid 31 de marzo de 1857.

(16) El Comandante militar de la provincia de marina de Alicante en oficio de 22 de noviembre del año próximo pasado con que me remitia cópia del que le habia dirijido el Gobernador civil de aquella provincia pidiéndole que el capitan de aquel puerto le diese un parte diario de las embarcaciones entrantes y salientes de él con espresion de la procedencia y de las personas que conduzcan, sin lo cual no le era posible atender al desempeño de sus funciones, y al cumplimiento de las órdenes que se le comunicaban al propio tiempo que incluia un tanto de la contestacion negativa que le habia dado, fundada en que por ordenanza solo se daban estas noticias á los gobernadores militares de las plazas, consultaba á esta superio-

sen á estos las noticias que anteriormente se daban á los militares. Parece no obstante del contenido de otra Real órden de 3 de mayo de 1858 (17), que no por eso están exentos de dar parte á las autoridades militares, puesto que por ella se hizo estensivo á los Comandantes militares el artículo de la ordenanza arriba indicado, y por lo mismo se obligó á los capitanes de puerto á dar parte á los Comandantes militares de la entrada y salida diaria de embarcaciones del puerto.

9. El capitan del puerto está en el deber de prestar ausilio á cualquiera embarcacion que lo necesite, á cuyo efecto debe tener toda la prevencion necesaria, y tiene todo el lleno de facultades para obligar á la marinería á prestarlo, conforme se esplica en la voz *Ausilio* y se dispone en el art. 95 al 114 y 135 y 136, tít. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. Nav. (18). La privativa que para tener los ausilios concenden al gremio

ridad lo que respeto de la materia se hubiese de observar en lo sucesivo, para lo cual esperaba se le comunicasen las prevenciones convenientes al efecto; y con el fin de resolver acertadamente la consulta en cuestion, S. M. quiso oir previamente á la junta superior de gobierno de la armada y asimismo á las secciones de marina y de lo interior del Consejo Real de España é Indias reunidas, las que con vista del informe de la misma y de lo que arroja de sí el espediente, han cumplido el encargo manifestando su dictámen en oficio de 25 de mayo último; en su consecuencia pues y atendidas las razones espuestas en el mismo y con el cual está conforme S. M., ha tenido á bien resolver que en lo sucesivo los capitanes de los puertos dén á los Gobernadores civiles un parte diario de los buques que entren y salgau de los mismos con espresion de su procedencia y demás noticias que antes se daban á los gobernadores militares, cuyas funciones respeto de policía ejercen ahora los primeros, siendo su soberana voluntad que esta resolucion se circule por el Ministerio de lo interior á sus respectivos dependientes y asimismo por este de Marina de mi cargo, á los suyos, á cuyo efecto lo espreso á V. S. de Real órden para noticia de esa junta y su debido cumplimiento. Dios, etc. Madrid 4 de junio de 1835.

(17) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la carta de V. E. número 51 de catorce de enero último y copias que á la misma acompaña contraidas á la competencia entablada entre las autoridades de marina y militares de las islas Canarias acerca de si el ayudante de marina del distrito de la Palma debe ó no dar parte diario al comandante militar de la misma de las entradas y salidas en su puerto como capitan que es de él; y S. M., despues de oir el parecer de la Junta consultiva de la Armada, se ha servido declarar que cuanto preceptua el art. 79, trat. 5.°, título 7.° de la Ordenanza jeneral de la Armada para con los gobernadores, es estensivo á los comandantes militares, mandando al mismo tiempo se circule en la armada para evitar dudas y competencias de igual naturaleza en lo sucesivo, que nunca son beneficiosas al servicio. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento, efectos que se previenen y en contestacion á su precitada carta. Dios, etc. Madrid 3 de mayo de 1858.

(18) Art. 95. Será privilejio esclusivo de los gremios de mareantes tener en los muelles ó paraje inmediato oportuno almacenes pertrechados de cables, calabrotes y aparejos, anclas preparadas para presto embarco, y lanchas bien arrea-

los citados artículos, se halla ratificada por Real decreto de 15 marzo de 1850, que es la nota 6 en la voz *Carga*.

10. El capitan del puerto tiene la autoridad necesaria para reprimir

das con que acudir prontamente al socorro de cualquier embarcacion que se halle en fracaso ó riesgo de padecerle.

Art. 96. Si el gremio de mareantes no tuviese el espresado surtimiento, será facultativo hacerle á los consulados, ó cualquier particular, ó compañía de particulares, á quien conviniese una empresa de tanta importancia.

Art. 97. Pudiendo ocurrir que el fondo del gremio por alguna quiebra ó fracaso no sufrague á surtirse completamente al intento, alcanzando no mas para pertrechos correspondientes á buques de portes medianos, en este caso será tambien facultativo á los consulados, compañías de particulares, ó cualquier particular, formar su almacen y equipamiento para el socorro de bajeles mayores, facilitándole indistintamente á todos en la necesidad.

Art. 98. Cuando por el aumento ó reposicion del fondo se halle el gremio en estado de usar de su privilejio esclusivo, podrá comprar los pertrechos del consulado ó particulares: y si no se aviniesen en el precio, continuarán estos en su parte de empresa por un año, contado desde el dia del requerimiento, que ha de hacérseles con solemnidad ante el Ministro de Marina, para el cual tiempo deberá el gremio verificar su surtimiento equivalente: y acreditado en forma con exámen y aprobacion del capitan de puerto, se le pondrá por el Ministro en posesion del privilejio con la intimacion necesaria de cesacion á los demás concurrentes.

Art. 99. No será óbice á la posesion del privilejio del gremio, el que el consulado ó particulares tengan edificio propio para almacen, y no pueda concordarse la venta: en cuyo caso se tasará aquel judicialmente, y se fijará el rédito anual del tres por ciento de su valor, quedando en el propietario la obligacion de sus reparos con la puntualidad que exije el resguardo de toda avería en los pertrechos, y proveyéndose á ellos de lo contrario por el ministro á requisicion del gremio y espensas de este en cuenta de los alquileres: sin que intervengan gastos algunos judiciales sobre estas materias, sino simplemente el parte de los directores, la providencia á continuacion al maestro de obras, y la cuenta jurada que este debe formar, la cual visada por el ministro, pare en el gremio como dinero efectivo con que ha de satisfacer la parte á que alcance de alquiler.

Art. 100. Siendo la empresa de ausilios de consulados ó particulares, les será facultativa la nominacion de patrones para las lanchas en aquellos hombres de mar que les merezcan su confianza, y quieran asalariar al intento: y si fuese del gremio, corresponderá á su junta, ya señalando un número igual ó duplicado que el de lanchas, ya asignando otro cualquiera mayor de sus individuos que deban patronearlas indistintamente, unos por falta de otros, cuidándose de interpolarlos en las cuadrillas de alternativa para los trabajos del muelle, á fin de que estén siempre á mano los necesarios: y entendiéndose que por lo que hace á esquifazones de las lanchas, es privativo del gremio proveerlas, aunque no sea suya la empresa de los pertrechos.

Art. 101. Pero sea de quien fuere la empresa, los patrones de las lanchas han de tener la aprobacion del capitan de puerto, y para darla ha de asegurarse de su intelijencia marinera, como queda ordenado para los de los barcos del tráfico: siéndole además peculiar el exámen de lanchas y sus arreos, y el de anclas y de-

cualquiera pendencias vayas. insultos ó otro cualquier desórden que acontezca en el puerto y tomar las primeras providencias caso de cometerse algun delito, pudiendo hasta formar una sumaria ó primeras

más pertrechos, para providenciar al reparo ó reemplazo de cuanto hallare no estar de satisfaccion.

Art. 102. Si acomodase á alguna embarcacion del puerto solicitar los ausilios del almacen de tierra para esplarse y trasladarse de un paraje á otro, ó para quedar en disposicion de dar la vela largando chicote con sus anclas recojidas, lo tratará con el dueño de ellos, que podrá franquearse ó negarse á prestarlos, segun la proporcion ó imposibilidad que para ello dejen otras atenciones en que esté comprometido, ó la ocupacion de las cuadrillas del gremio: pues este surtimiento no estiende su obligacion á las faenas comunes.

Art. 103. Los ausilios de institucion que debe franquear la empresa, son para toda embarcacion desamarrada, varada, ó en riesgo de desamarrarse ó varar, ó que pide socorro á su entrada, denotando falta de anclas ó cables: y se ejecutará segun lo ordene el capitan de puerto, con el señalamiento de lanchas, anclas y mena de cables que hiciere.

Art. 104. No obstará al socorro el que no se halle presente el capitan de puerto, su teniente ó ayudante para mandarlo: la dispondrá inmediatamente á la requisicion de interesado ó á la vista del peligro el director del gremio, ó el cabo celador, ó el patron de lancha á quien competa por falta de otro superior: y se hará grave cargo por el capitan de puerto á los principales de la empresa sobre cualquier demora en los socorros, corrijiéndola con privacion de su parte de ganancia en los mismos franqueados, segun de quien sea la falta, de los dueños siendo otros que el gremio para los pertrechos, ó de la marinería para los esquifazones: en intelijencia de que será despues mayor el cargo al capitan de puerto por cualquier disimulo de omision en la materia.

Art. 105. Si al deberse prestar el ausilio urjente, la cuadrilla del gremio que está en los trabajos del muelle no fuese bastante á esquifar las lanchas, ó que por no haber trabajo, no hay allí la jente necesaria de él, el capitan de puerto, teniente, cabo, director, ó patron que hace cabeza del socorro, echará mano de otra cualquier marinería que encuentre sobre muelles, en los barquillos, en los barcos de tráfico, y en las lanchas atracadas ds las embarcaciones: y no bastando ni así, se pasará por las que estén mas proporcionadas, y se tomará cuanta fuere necesaria, corrijiéndose despues al que se hubiere escusado con pérdida de su jornal ó gratificacion, y mas seriamente segun el grado de su resistencia.

Art. 106. Las multas de privacion de ganancia de que hablan los dos artículos antecedentes, se aplicarán á favor del fondo del gremio, y no cabiendo cuando la empresa sea de este en la parte correspondiente á los pertrechos, las sufrirán en su jornal personal los directores ú otros culpados en la tardanza de franquearlos, y además segun la entidad se les correjirá la falta con los dias de cárcel ó de trabajo sin parte, que el capitan de puerto les impusiere.

Art. 107. Estará fijado por arancel el pago de ausilios con distincion de la clase de lanchas y cables, dias enteros ó medios, temporal ó bonanza, bajel varado ó á flote, dentro ó fuera del puerto, y de otra cualquier particularidad local, en el modo siguiente:

dilijencias sin aparato de proceso, las que remitirá luego al juez com-

Ausilios de 1.ª clase: ancla de tal peso, cable de tal mena, con su lancha correspondiente.

REALES DE VELLON.

	Lancha y pertrechos.	Patron.	Cada marinero.
Dentro del puerto.			
Medio dia ordinario.			
Dia entero ordinario.			
Medio dia con varada.			
Dia entero con varada.			
Aumento por temporal cada medio dia á flote.			
Aumento por temporal cada dia entero á flote.			
Aumento por temporal cada medio dia en varada.			
Aumento por temporal cada dia entero en varada.			
Fuera del puerto, de tal á tal parte.			

Los renglones que arriba en las distinciones que pida el puerto.

Y se seguirá con la espresion de ausilios de segunda clase, y mas que hubiere, y con los de lanchas sin anclas y cables, ó con solo guindarezas ú otros cabos para espía.

Art. 108. Si se enviaren ausilios de segunda clase en lancha de primera, no por eso ha de hacerse aumento á lo que corresponda pagarse por aquellos.

Art. 109. Las lanchas de ancla y cable, sea cual fuere su clase, deberán llevar no solo los aparejos á propósito para suspender su propia ancla ú otras iguales del bajel socorrido, sino tambien alguna guindareza: sin lo cual en muchos casos no prestaria el socorro toda la unidad que se necesita.

Art. 110. Por dia entero se entenderá todo trabajo de ausilio que pase de cinco horas en invierno y otoño, y de seis en primavera y verano, contadas desde la salida á la vuelta al muelle: y por medio dia cualquier tiempo menor de los espresados en sus respectivas estaciones. Se contará dia y medio, si es de mas de diez horas el trabajo en un tiempo, y de doce en otro: y escediendo de veinte y cuatro la demora, se considerará dia entero solamente por cada uno de los que pasen cumplidos, sin relacion á las mas ó menos horas de trabajo que hubieren ocurrido: y en el último, tambien dia entero, no lográndose la vuelta dentro de las primeras seis horas, y medio dia, verificándose en menos de estas.

Art. 111. Si las lanchas tienen que volver al sitio donde dieron el socorro, á recojer anclas que hubiesen dejado en él sin culpa ni voluntariedad de los patrones ó su jente, pagará este trabajo el socorrido á razon de ausilio ordinario de solo lanchas esquifadas, medio dia ó dia entero, segun su duracion; y si fué voluntario

petente á tenor de los artículos 127 y 128, tít. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. Nav. (19).

ó culpable en los patrones ó esquifazones el haber dejado las anclas, harán la faena sin nuevo interés, como comprendida en el pago del primer ausilio: correspondiendo al capitan de puerto decidir sobre exámen verbal la disputa que hubiere en ello entre partes, con presencia de las circunstancias de situacion y tiempo que deben serle conocidas.

Art. 112. En las faenas de socorro no ha de hacerse sobrecargo de desmejoras ordinarias de pertrechos, las cuales como precisas en su uso se comprenden en el pago de aquel conforme á la tarifa; pero habiendo pérdida ó desfondamiento ú otra avería de lancha, gaviete, timon, ó remos, ó pérdida, rotura ó rozamiento de cables, guindarezas y aparejos en el trabajo, será de cuenta del socorrido por el avalúo que tenga cada cosa, ó hiciere para sus reparos el capitan de puerto, asesorándose con dos capitanes ó patrones imparciales: y solo en las roturas de cables, guindarezas ó aparejos, podrá admitirse oposicion del socorrido para el pago, en papel simple en forma de memorial ó instancia, si alega pudricion ó mal estado por vejez en el pertrecho, para haberse empleado en el ausilio: sobre que decidirá el capitan de puerto con exámen é informe verbal de uno ó dos capitanes ó patrones nombrados por cada una de las partes, poniendo su providencia en el memorial, y entregando este á la parte á cuyo favor se hubiere dado.

Art. 113. Tanto los gobernadores por lo que respecta á embarcaciones estranjeras, como los ministros de Marina sobre las nacionales, proveerán conforme á la decision dada por el capitan de puerto en tales disputas, siempre que se entable demanda en sus juzgados contra la omision ó resistencia al pago en los socorridos: con precisa condenacion de costas á quien hace la demanda si es voluntaria, ó á quien la motiva por su injusticia.

Art. 114. Cuando no hubiere depósito de socorros de tierra, como quedan circunstanciados, y en todo caso urjente aun habiéndole, el capitan de puerto tendrá facultad para disponer que los franqueen cualesquier embarcaciones mercantes fondeadas, hasta donde puedan sin perjuicio de su propia seguridad, pagándose en la forma espresada para los de tierra, y á cuyo fin debe estar hecha la tarifa en todas partes, aunque se carezca de aquel establecimiento.

Art. 135. A cualquier hora del dia y de la noche será obligacion de todas las embarcaciones fondeadas, así estranjeras como nacionales, franquearse mútuamente los ausilios posibles en ocasiones de desamarradero ú otro fracaso, procediéndose por los jueces conservadores y ministros á la condenacion de la multa, si el capitan de puerto la exije, con papel espresivo de la voluntariedad ó culpable omision del infractor, á consecuencia del exámen con que debe fundar su concepto.

Art. 136. Estas multas, como mera correccion al capitan, piloto ó guardian, que hacia cabeza en su embarcacion, y debió dar el ausilio que pudo á otra necesitada, han de limitarse á ciento, doscientos y trescientos reales vellon en Europa, y á ocho, diez y seis, y veinte y cuatro pesos fuertes en América y Asia, conforme á las circunstancias de la falta por la menos ó mas proporcion de haber suministrado el ausilio, y las menos ó mas malas resultas de su carencia, correspondiendo al capitan de puerto la graduacion del todo segun su intelijencia. *Tít. 7.º, trat. 5. Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(19) Art. 127. Se celará por el capitan de puerto que no haya vayas ni in-

11. Segun se lleva indicado en la voz *Arrojar escombros*, á nadie le es lícito verificarlo en los puertos ya que su continuacion perjudicaria el fondeadero; así lo prescriben los arts. 137 al 142, y 145, 146, 192 y 193 del citado título (20), fijando las penas en que incurren los contraventores.

sultos entre los equipajes de las embarcaciones, barcos y lanchas, castigando estos escesos segun se prescribe en el título de policía para los bajeles de guerra en los nacionales, y oficiando eficazmente con el gobernador para la correccion equivalente y oportuna, si fueren estranjeros los transgresores.

Art. 128. En pendencias, robos ú otros desórdenes, tomará el capitan de puerto de cualquier embarcacion los ausilios que hubiere menester para cortarlos, y asegurar á los reos: y si lo pide el caso, formará un breve sumario, ó tomará declaraciones verbales, cuanto baste á apalabrar los testigos para aclaracion de la verdad, pasando las resultas al juez á quien competa, con remision de los reos. *Tit. 7.º, trat. 5.º, Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(20) Art. 137. Nadie podrá arrojar en el puerto basuras ni escombros, que deberán recojerse en tinas, para llevarlas al paraje ó parajes señalados con conocimiento y aprobacion del gobernador: y si fuere necesario para estos depósitos abrir algunos fosos, ó hacer estacadas ó paredones que eviten el arrastre de las basuras á la mar por las lluvias, se ejecutará á cargo del fondo de limpia.

Art. 138. Mucho menos podrá embarcacion alguna lanzar su lastre al agua, ni lastrar ni deslastrar sino con conocimiento y licencia del capitan de puerto, y en el sitio que la señalare, ya establecido con la aprobacion del gobernador. No se tomará lastre de arena, sino en absoluta urjencia, y las faenas de lastre y deslastre se harán con las precauciones marineras de encerados ó velas, que impidan la caida de piedras á la mar, y con la carga del jornal ordinario á un guarda celador, que ha de ponerse por el Director del gremio, nombrándole por escala entre los pobres imposibilitados de asistir con parte entera á los trabajos de las cuadrillas, y escluyéndose para siempre por el capitan de puerto de la opcion á este beneficio al que sea cojido una vez en omision ó tolerancia contra lo que debe celar.

Art. 139. Igualmente los barcos del tráfico que conduzcan cal, ladrillo ú otros jéneros sueltos sumerjibles que puedan perjudicar al fondo, han de usar para su carga, transporte y descarga de las precauciones que se les adviertan por el capitan de puerto, semejantes á las dichas de lastre y deslastre; debiendo justificar en los casos estraordinarios de alijo violento en el agua, por golpe de viento ú otro fracaso, la urjente necesidad de haberlo hecho así para no perecer.

Art. 140. Se arreglará la tarifa de multas contra las faltas de las materias espresadas en los tres artículos anteriores, con presencia de la distincion del daño mayor en unos parajes que en otros en un mismo puerto, y considerada la importancia y circunstancias agravantes en unos puertos mas que en otros, por ejemplo en la bahía de Cadiz sobre la rada de Almería, haciéndose en cada uno las especificaciones siguientes:

1. Por cada veinte quintales de lastre ó deslastre sin licencia.
2. Por los mismos tomados ó descargados fuera del paraje señalado.
3. Por los defectos de precaucion al recibo ó descarga del lastre á bordo, para cada veinte quintales.

12. Caso que por cualquier acontecimiento se dejaren anclas abandonadas en el puerto, corresponde al capitan del mismo tomar las pro-

4. Por menos cantidad de veinte quintales, y por los picos de la misma en cualquiera de los tres puntos anteriores.

5. Para cada espuerta de lastre que se compute haberse lanzado al agua desde la embarcacion, ó desde la lancha, de tal á tal paraje, en la informacion que sumariamente se hiciere de semejante esceso.

6. Por lo mismo, de tal á tal paraje. Deben hacerse sucesivamente estas distinciones segun la capacidad de la bahía ó puerto, y las circunstancias de cada sitio.

7. Por cada vez que se arrojen escombros desde la embarcacion.

8. Por haberse depositado los escombros fuera de los parajes señalados.

9. Por haber vaciado las tinas de escombros en el agua de tal á tal parte.

10. Por lo mismo de tal á tal parte, etc.

Art. 141. Si un mismo acto comprende la infraccion de dos ó mas puntos, por ejemplo deslastrar sin licencia, ejecutarlo sin las precauciones de encerados, y descargar fuera del paraje señalado, le comprenderá tambien la multa aplicada á cada uno de ellos.

Art. 142. En los puntos de lanzar lastre al agua ó vaciar en ella las tinas de basura, sin perjuicio de la inmediata aplicacion de la multa, procederá el capitan de puerto al exámen sumario conveniente de las circunstancias, para graduar si ha habido malicia determinada de daño al puerto: en cuyo caso oficiará oportunamente con el gobernador para los estranjeros y con el ministro para los nacionales, á fin de que se sustancien autos para las mayores penas que correspondan á los reos conforme á derecho.

Art. 145. À los bajeles de guerra estranjeros advertirá el capitan de puerto los parajes de depósito de los escombros, y asimismo los de lastre y deslastre, para si les conviniese, anticipándole su noticia: y si observa que faltan á la policía establecida, dará cuenta al gobernador, para que pueda pasar los oficios oportunos.

Art. 146. A la entrada de cualesquier embarcaciones mercantes debe informarse el capitan de puerto y anotar el lastre y anclas que trujeren, y examinarlo á su salida para justificacion de su paradero en lo que les falte, que en materia de lastre deben serlo las licencias que hubiere dado para su estraccion, procediendo á las multas condignas de lo contrario: y en cuanto á las anclas que tuvieren en el agua, no permitirá que salgan sin levantarlas, á menos de dejarle papel del ministro, ó del cónsul ó consignatario estranjero, que asegure la fianza de que se sacarán á su costa.

Art. 192. Todos los capitanes ó patrones de las embarcaciones de mis vasallos deben saber, que igualmente que en los puertos, bahías ó radas de comercio grande ó pequeño, es prohibido arrojar lastre al agua en las radas ú otros fondeaderos de despoblado que sirven de abrigo, y que serán castigados al propio respeto y con el mismo rigor que en los puertos, siempre que se les averigue tal desórden. Será punto en que deberán celarse mútuamente, é impedir que lo practiquen las embarcaciones estranjeras en los ancladeros de mis dominios, apercibiendo á sus capitanes para caso de reincidencia: en el cual el capitan ó patron antiguo con la sumaria bastante del hecho dará parte al capitan de puerto inmediato: y este oficiará con el juez conservador para el cargo oportuno al cónsul respectivo.

videncias necesarias para sacarlas, á tenor de lo prescrito en los artículos 146 al 150 del espresado título (21).

18. Como medida de buen órden, está prohibido el que sin permiso del capitan del puerto se dé de quilla á ningun buque, para lo cual caso necesario facilitará los ausilios oportunos, arts. 152 y 153 id. (22).

Art. 193. A todos los capitanes y patrones se hará cargo de su disimulo en materia que interesa tanto al bien de la navegacion, pero particularmente al antiguo, multándolos y corrijiéndolos á proporcion del daño, pues le deben evitar, ó acreditar su celo con las dilijencias y parte que prescribe el artículo antecedente. *Tít. 7.°, trat. 5.° Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(21) Art. 146. Véase en la nota anterior.

Art. 147. Si alguna embarcacion obligada de viento ú otra causa se hiciere á la vela dejando aboyadas sus anclas, lo avisará al ministro ó al cónsul estranjero en sus respectivos casos, para que dispongan inmediatamente recojerlas, y de tardarse la providencia, lo ordenará, y señalará la gratificacion correspondiente á quienes hicieron la maniobra, espresándola en papeleta con que los interesados la cobren presentada al ministro ó cónsul, afianzada con la retencion del pertrecho hasta que se verifique.

Art. 148. En el caso de que hayan quedado las anclas sin boya, las hará rastrear por los barcos del gremio, asignando despues del trabajo con éxito ó sin él la gratificacion que le corresponda, de que dará papel, en cuya virtud solicite el gremio su cobro, ó en su defecto haga las demandas judiciales que le convinieren con entera exencion de costas procesales.

Art. 149. Cuando quedaren anclas de mis bajeles, las hará recojer el capitan de puerto, y que se entreguen á disposicion del ministro, por quien se pagará la gratificacion que aquel hubiere señalado: y lo mismo por el cónsul respectivo, si pertenecen á bajel de guerra estranjero, avisándole antes de la maniobra, para si le conviniere ajustarla por sí con sus nacionales ú otros.

Art. 150. Si tuviere noticia de anclas perdidas sin dueño conocido con perjuicio del fondeadero, las hará rastrear por los barcos del gremio ó pescadores, señalando la gratificacion correspondiente á sus faenas, que se pagará por el ministro bajo certificacion oportuna, entregándose á su disposicion las que se sacaren. *Tít. 7.°, trat. 5.° Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(22) Art. 152. No se podrá dar de quilla sin conocimiento y licencia del capitan de puerto, ni fuera del paraje que prescribiere, ni deberá darla cuando prevea riesgo por el tiempo en la maniobra, y mucho menos para fuego en los fondos sin las precauciones que corresponden.

Art. 153. Cuando una embarcacion necesitada de descubrir quilla no halle ajuste amistoso con otra para tumbar, corresponderá al ministro proveer gubernativamente entre las nacionales acerca de la que deba dar el ausilio y su precio, y al juez conservador entre las estranjeras, oficiando entre sí estos jefes de jurisdiccion cuando se necesiten recíprocamente al intento en beneficio del comercio universal: perteneciendo al capitan de puerto únicamente asegurarse de la buena disposicion y ejecucion de la maniobra, como de otras cualesquiera de arbolar, desarbolar, ó entidad semejante, que se hicieren en él. *Tít. 7.°, trat. 5.° Ord. Gen. de la Armada Nav.*

14. En tiempos de guerra y en defecto de buques de la real armada, puede el capitan del puerto disponer de los mercantes para la mejor defensa del mismo, á tenor de los arts. 159 al 165 de dicho titulo (23).

15. En el tit. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Real Arm. Nav. se exije de los capitanes de puerto, que al tomar posesion de su destino examinen el estado del puerto, su fondo y braceaje, y lo cotejen con el plano que le haya dejado su antecesor y en lo menester lo correjan, y luego despues de temporales ó cuando mas anualmente repetirán

(23) Art. 159. En tiempos de guerra sin bajeles mios de ella concurrentes, y circunstancias de temerse algun insulto de enemigos contra las embarcaciones fondeadas, dispondrá el capitan de puerto la situacion de las nacionales de mas fuerza en forma que puedan rechazarle y sean de abrigo á las demás, ayudando los equipajes de estas á los de aquellas en la fatiga de guardia constante de noche, y demás que ordenase con buena alternativa para el resguardo comun: concurriendo todos con proporcion á su porte, no solo á los gastos de mechas encendidas, cartuchos de fusilería y pistola para las rondas, y resarcimiento de estas armas que se perdieren inculpablemente alguna noche por acaecimientos particulares, sino tambien á los consumos de pólvora, balas y otros pertrechos que orijinase un ataque, y á los reparos de todas las averías de sus resultas: de que se hará tasacion judicial por peritos, visada del capitan de puerto, á fin de que en autos sumarios al intento se forme por el ministro la prorata de cargo en cada embarcacion concurrente, y provea á la satisfaccion de la cuota por sus dueños ó consignatarios á los capitanes ó dueños de los buques damnificados.

Art. 160. No entrarán en parte á estos gastos los barcos pescadores ni del tráfico interior del puerto, ni los otros pequeños á quienes no es necesaria patente para navegar dentro de las costas de su departamento: y por equivalente, segun su número, proveerá el gremio uno, dos, ó tres barcos armados de ronda por la noche en los parajes y modo que el capitan de puerto estableciere, llevándose por los directores la escala de cuadrillas para este servicio, que ha de hacerse como cargo del oficio y de la ocasion, sin obvencion personal contra el fondo del gremio.

Art. 161. A falta de embarcaciones nacionales de fuerza competente para la situacion referida contra insultos de enemigos, deberán tomarla las estranjeras que hubiere, las cuales se entiende que han de entrar siempre en la parte á los gastos dichos.

Art. 162. Donde haya lanchas ú otros barcos armados á cargo del capitan de puerto, los tendrá siempre en el perfecto estado necesario para el uso que importe.

Art. 163. Si conviniese formar cadena de perchas en defensa del fondeadero, se surtirán de mi cuenta con las anclas, trabas, llaves y demás útiles oportunos, estableciendo el capitan de puerto la situacion de las anclas para la colocacion y tension de la cadena, estando á su cargo la custodia, conservacion y reparos de aquellos pertrechos: y cuando no hubiere cadena costeada por mi erario, y lo exija la seguridad de las embarcaciones fondeadas, estarán obligadas todas estas á concurrir con sus perchas, vergas, anclas y demás utensilios á formarla, prorateándose como queda dicho los gastos y averías.

Art. 164. Sin embargo de las obligaciones referidas en todos los mercantes para concurrir proporcionalmente á la defensa de sus buques é intereses, y gastos que

igual reconocimiento, de todo lo cual deberán dar conocimiento á la direccion de Hidrografía, conforme la Real órden de 27 de setiembre de 1852 (24).

16. En Real órden de 10 de agosto de 1824 se declaró que los capitanes de puerto deben tener en las obras que en él se ejecutan por parte de la administracion pública el conocimiento é intervencion necesarios, pero que la parte directiva y facultativa corresponde á los injenieros. En igual sentido por la Real órden de 3 de febrero de 1853 (25),

causare, es mi voluntad, que verificado ataque se me dé cuenta de las averías jenerales, para que segun el mérito de la accion pueda remunerarle con la gratificacion ú otras compensaciones que fueren de mi agrado.

Art. 165. Habiendo en el puerto bajeles de mi Armada, mandados por oficial jeneral ó de superior graduacion á la del capitan, recibirá este sus órdenes, y ejecutará las que le diere, y cuando fuere de inferior grado el comandante, acordará con él lo que conviniere practicar: bien entendido que este será árbitro en cuanto tenga relacion con la total seguridad del bajel ó bajeles de su mando, y podrá correjir por sí cualquier abuso que note en la policía del puerto. *Tít.* 7.°, *trat.* 5.° *Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(24) He dado cuenta á S. M. de un oficio del Director de hidrografía, de 22 de julio último, en el cual esponiendo que con raras escepciones ha caido completamente en desuso lo prevenido en la Real órden de 21 de mayo de 1835 acerca de la formacion de los planos de los puertos, y el reconocimiento y rectificacion anual de los mismos por sus capitanes respectivos, quienes deben dar cuenta á aquella Direccion de las variaciones que ocurran, manifiesta los graves perjuicios que pueden seguirse de este olvido á los adelantos y mejoras del ramo de hidrografía y á la seguridad de la navegacion en las entradas y salidas de los puertos, pues son notorias las alteraciones que con el trascurso del tiempo, y la constante accion de la mar, las corrientes y los vientos, se observan en los de la península; y fundado en estas razones propone que se restablezca en todo su vigor la Real órden citada, previniéndose á los capitanes de puerto que dén desde luego conocimiento á aquella Direccion de las alteraciones ó novedades que ofrecen los suyos respectivos con vista de los últimos planos publicados por la misma Direccion, con las observaciones que crean convenientes en beneficio de la navegacion, á fin de hacer en las cartas y planos de su referencia las correcciones que se juzguen necesarias; y habiendo tenido S. M. á bien conformarse con esta propuesta, lo digo á V. E. de Real órden para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 27 de setiembre de 1852.

(25) Las diferencias que se han suscitado entre los capitanes de puerto y los injenieros del cuerpo de caminos, canales, puertos y faros, que han sustituido en determinadas funciones á los antiguos injenieros hidráulicos, me han determinado, tomando en consideracion lo establecido en el tratado 5.°, título 7.° de las Ordenanzas jenerales de la Armada, de acuerdo con mi Consejo de Ministros, y atendidas las esplicaciones del de Marina é interino de Fomento, á decretar que se observen las reglas siguientes:

1.ª Los injenieros de caminos, canales, puertos y faros, destinados á proyectar, ejecutar ó reparar las obras de cualquier clase que se hayan de verificar en los puertos, deberán recibir de los capitanes de los mismos cuantos ausilios sean necesarios para el mas pronto y puntual cumplimiento de su cometido, á cuyo

espedida por el Ministerio de Fomento, se deslindaron las atribuciones que competen respectivamente en los puertos á los capitanes de puerto é injenieros civiles, por las obras y demás que ocurran en él.

efecto lo solicitarán; y dichos capitanes de puerto les facilitarán desde luego cuantos estuvieren en el límite de sus facultades, consultando al Capitan jeneral de su departamento los que escedieren de los referidos límites.

2.ª Reunidas las noticias precisas al conocimiento de la localidad para la formacion de proyectos de nuevos muelles y escolleras, el injeniero consultará con el capitan del puerto ó comandante de Marina acerca de si el emplazamiento de las obras en el punto que crea mas conveniente puede ó no perjudicar á circunstancias peculiares de la Marina, ya por lo tocante á la pesca, ya por lo respectivo á la mayor seguridad de los buques, su mas fácil entrada ó salida, segun los vientos que comunmente reinan ó sean de temer, y demás que convenga tener presente.

3.ª Puestos de acuerdo en este punto el injeniero ó capitan de puerto ó comandante de Marina, el primero pasará á formar su proyecto, segun se halla establecido en los reglamentos, y el segundo remitirá á la Direccion jeneral de la Armada, por el conducto ordinario, su parecer, á fin de que en vista del informe que la misma dé al Ministerio de Marina, haga este al de Fomento las observaciones que sea oportuno tenga presente al resolver acerca de la aprobacion del proyecto. Si la autoridad de Marina y el injeniero no pudieren ponerse de acuerdo, cada uno espondrá á sus jefes superiores lo que creyere oportuno; pero el injeniero de caminos no se detendrá en formar el proyecto, que podrá modificarse en el Ministerio de Fomento, segun convenga, de acuerdo con el de Marina.

4.ª Aprobados los proyectos de las obras, y designados por el Ministerio de Fomento los medios de llevarlos á efecto, el injeniero procederá á su construccion con toda independencia, prestándole el capitan del puerto los ausilios que para ello necesite, ya por medio de su autoridad, ya facilitándole los recursos materiales de que pueda disponer.

5.ª Los capitanes de puerto procurarán que las dragas y demás buques destinados á la limpia estén fondeados con la seguridad y preferencia que requiere tan importante servicio del modo que hasta ahora se ha verificado.

6.ª En los puntos en que no hubiere capitan de puerto ú otra autoridad de Marina, el injeniero y sus delegados quedan autorizados para obrar en los casos urjentes como convenga á las obras, poniéndolo en conocimiento de sus superiores y del Comandante de Marina respectivo.

7.ª Como para el servicio de obras públicas, la Península é islas adyacentes se hallan divididas en distritos, y cada uno tenga á su frente un injeniero jefe superior á los injenieros de las diversas localidades ó provincias, el capitan del puerto presentará á su autoridad los ausilios y noticias que pudiere necesitar, guardándose en su correspondencia la atencion que á la dignidad de ambas autoridades es propia.

8.ª La conservacion material de las obras de puertos y sus accesorias corresponden á los injenieros destinados á los mismos. En este concepto serán de sus atribuciones destruir los bajos que los temporales formen, reponer parte de la escollera que el mar se haya llevado, refundir juntas, reponer sillares y escolleras, losas y amarraderos, argollas y cadenas, y las demás operaciones relativas al objeto.

9.ª Para que la conservacion de las obras de puertos se verifique por el inje-

17. Acerca sus deberes en los casos de *Abordaje*, véase lo dicho en los números 5 y siguientes de esta voz.

CARGA Y DESCARGA. Uno de los principales y mas útiles privilejios que se conceden á los matriculados en justa recompensa del servicio prestan á la armada nacional, es el derecho esclusivo de ocuparse en la carga y descarga de todos los buques que lleguen á los puertos y costas

niero, como es debido, con objeto de prevenir mayores males, procurando su mantenimiento con el menor costo posible, queda autorizado y obligado á visitar con frecuencia los fondeaderos, muelles, almacenes de ausilios, atalayas y demás edificios anejos al puerto. El capitan del mismo le facilitará los medios de verificar estas visitas, dando las órdenes para que no se le ponga impedimento en ninguna parte, y proporcionándole los botes y lanchas que necesite y estén asignados á la capitanía del puerto, en el caso de no estar estas embarcaciones ocupadas en algun objeto propio del servicio á que están destinadas.

10. Los injenieros de caminos, canales, puertos y faros en el desempeño de su cometido concerniente á la conservacion de las obras de los puertos, siempre que crean que haya alguna cosa que perjudique á esta conservacion, y cuyo remedio ó correccion esté en las atribuciones del capitan del puerto, lo harán presente al mismo, á fin de que pueda providenciar lo conveniente al efecto, si no tuviere razones especiales que le impidan acceder al deseo de injeniero, en cuyo caso habrá de manifestárselas oficialmente.

11. En las rias que se internen mucho dentro de tierra, como en las de Guadalquivir y Nervion, los capitanes de puerto tienen las atribuciones y facultades que les acuerda el título 5.°, tratado 7.° de las Ordenanzas jenerales de la Armada naval, y los injenieros civiles las que en su caso les correspondan, segun los reglamentos, para la buena conservacion y réjimen de los rios.

12. Las sumas que representen el valor de los desperfectos ocasionados maliciosamente ó por faltas en la observancia de las prescripciones de policía del capitan del puerto, despues que se hagan efectivas del modo que la Ordenanza naval previene, se invertirán por el injeniero en la reparacion del daño causado.

13. Si el Ministerio de Fomento ó la Direccion jeneral de obras públicas autorizasen, segun previene la Real instruccion de 10 de octubre de 1845, á algun particular á verificar estudios para ejecutar obras por empresa ó contrata, el injeniero se lo manifestará al capitan del puerto ú otra autoridad de Marina en la localidad respectiva, para que no le pongan impedimento alguno en las operaciones que practique. El proyecto que forme el empresario particular deberá ser informado, además del injeniero de la localidad, por el Comandante de Marina del territorio en que se establezcan las obras.

14. Para la construccion de las obras de puertos, el injeniero ó empresario particular se podrán aprovechar de las canteras que convenga abrir en los bancos de las orillas del mar, sin que por las autoridades de Marina se les pongan inconvenientes de ninguna especie, antes bien les prestarán los ausilios que puedan necesitar y estén en su mano facilitarlos, siempre que no se les ofrezca reparo fundado en sus conocimientos facultativos.

Dado en palacio á 3 de febrero de 1853.—Está rubricado de la Real mano.—Refrendado.—El Ministro de Fomento, Rafael de Aristegui.

españolas, y que les aseguran el art. 85, tít. 7, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. (1), y el art. 10, tít. 5, de la de Mat. (2). Acerca la justicia de sostener este privilejio, véase *Industrias de mar*; solo aquí diremos que es sin esceptuar caso alguno, pues si bien por circunstancias del momento, y para protejer los intereses mineros, se concedió en Real órden de 25 de noviembre de 1843 á los dueños de minas el uso de embarcaciones propias ó de las que libremente contratasen, en Real órden de 29 de marzo de 1845 se derogó aquella como contraria á los incuestionables derechos que á título oneroso tienen los matriculados. Tampoco se esceptuan de este privilejio el Estado ni menos los arrendadores de trasportes por cuenta del mismo; asi que habiendo pretendido el administrador de la empresa de sal de Tortosa desembarcar libremente la que se dirijia al consumo de aquella ciudad despues de serias y empeñadas cuestiones en las que sostuvo la autoridad de marina el privilejio que compete á los matriculados, fué aprobada su conducta y declarado sin escepcion alguna este privilejio en Reales órdenes de 28 de marzo y 9 de octubre de 1844, confirmado luego por la de 2 de febrero de 1846 (3).

(1) Art. 85. Conforme al fuero esclusivo de la matrícula, de ser privativo á ella sola emplearse en las faenas de carga y descarga, trasbalso ú otro movimiento de efectos embarcados, y todo otro disfrute de cualquier industria de mar hasta donde llegue el agua salada, si bien por propio interés como por obligacion, cuidarán los directores de los gremios de que no se introduzcan personas estrañas con las cuadrillas destinadas á los trabajos del muelle, ó en las lanchas ó barcos que tuvieren para servicio del comercio; celará no obstante el capitan de puerto esta materia contra toda tolerancia de los directores, cabos y patrones: y si descubre ó entiende haberse introducido persona no matriculada, la hará prender y remitirá al ministro, para que proceda segun ordenanza. *Tít. 7.°, trat. 5.°, Ord. Gen de la Armada Naval.*

(2) Art. 10. A ninguno que no fuere matriculado será permitido bajo ningun título ni pretesto el ejercicio de la navegacion, ni el tráfico costanero, ni el interior de los puertos y muelles, inclusos los barcos de rentas, ni la pesca, ni la habilitacion de embarcaciones, ni su custodia, ni nada de lo que directamente pertenece á la profesion y á la industria de mar; la que quiero sea y se entienda privativa á la matrícula de marinería; y del propio modo disfrutarán el privilejio esclusivo de mantener en los muelles, playas ú otros parajes oportunos de los puertos, almacenes de pertrechos necesarios, y lanchas dispuestas para con ellas dar pronto socorro á cualquiera embarcacion que se hallase en el caso de necesitarla. *Tít. 5. Ord. de Mat.*

(3) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la comunicacion de V. E. de 4 de junio último, en la que me participaba, á consecuencia de la que yo le dirijí en 9 de octubre de 1844, que S. M., de conformidad con lo propuesto por la Direccion de Rentas Estancadas, se habia servido mandar se reconociese el derecho de que sean precisamente matriculados los que hagan las descargas de sales en Tortosa, fuese la eleccion de personas y el ajuste de sus jornales completamente libre y peculiar de los interesados en dicha descarga; y nuestra augusta Soberana, habiéndose dig-

Este privilejio se concede naturalmente mientras hay quien lo utilice; si empero faltasen de todo punto matriculados ó no hubiese los suficientes para atender á la carga y descarga de los buques que se presentaren se puede echar mano de los terrestres con aprobacion del capitan del puerto cerciorado de la lejitima necesidad de apelar á este recurso, conforme lo dispone la Real órden de 5 de febrero de 1839 (4).

2 La ocupacion probablemente mas lucrativa y desde luego la menos espuesta á las continjencias, trabajos y molestias de la mar, es la de la carga y descarga de los buques que llegan á nuestros puertos y costas; así para que gocen de este provecho solo los que verdaderamente sufren las fatigas de la profesion marinera, se mandó en Real órden de 28 de marzo de 1836 (5) que no puedan ocuparse en la carga y descarga los

nado oir de nuevo acerca del particular á la Junta de Direccion de la Armada, se ha dignado resolver de acuerdo con el dictámen asesorado de la mencionada corporacion, que previniéndose en los artículos adicionales del arancel de derechos de carga y descarga del gremio de Tortosa que se observe el art. 85. tít. 7.°, trat. 5.° de la ordenanza de la Armada, los directores del espresado gremio deben tener, una hora antes de principiado el trabajo, arregladas las cuadrillas para que se verifique con prontitud y regularidad, siguiendo en la formacion de las mismas un turno riguroso entre los matriculados que se dediquen á la carga y descarga para que todos disfruten del beneficio que aquel trabajo reporte: por lo cual no puede quedar al arbitrio ni á eleccion de los interesados en la carga ó descarga la eleccion de los matriculados que hubiesen de realizarla, porque seria faltar á las reglas establecidas y desorganizar tan útil institucion, debiendo por el contrario guardarse y cumplirse el arancel tal cual se halla establecido. Lo que digo á V. E. de Real órden por resultas de su citada comunicacion. Dios, etc. Madrid 2 de febrero de 1846.

(4) Deseando S. M. conciliar los intereses de la navegacion mercantil y del comercio, con los derechos que las ordenanzas de matrículas conceden á la jente de mar, se ha dignado resolver, que en aquellos puertos en que las faenas de carga y descarga de los buques mercantes exija mayor número de hombres que el de matriculados que puedan ocuparse en ellas, despues de llamados y preferidos estos, y convencido el respectivo jefe de marina de la lejítima necesidad, se permita agregar el de terrestres que sean precisos, á eleccion unos y otros de quien solicite este ausilio, cuidándose eficazmente por los capitanes de puerto y sus subordinados que esta medida conciliatoria no altere en ningun concepto las reglas de policía y buen órden que en cada localidad estén establecidas, y á que deberán sujetarse estrictamente dichos terrestres ausiliares: siendo al mismo tiempo la soberana voluntad, que los referidos capitanes de puerto, de acuerdo con las juntas de comercio de los mismos, procedan á formar, si ya no lo estuvieren, tarifas de los salarios, jornales ó emolumentos que en dichos trabajos hayan de devengarse en proporcion con los que para sus análogos sean corrientes en la plaza. Lo que de Real órden digo á V. E. para su conocimiento y prevenciones consiguientes. Dios etc.—Madrid 5 de febrero de 1839.

(5) He dado cuenta á S. M. la Reina Gobernadora de la instancia presentada por el Director del gremio de mar del Grao de Valencia que V. S. acompaña con carta número 151 en que solicita se obligue á los individuos que se alisten en la

matriculados que despues de cuatro años de inscritos no acrediten haber navegado.

3. Para que los gremios tuvieran mayores medios de sostener sus cargas, en daño de la clase jeneral de matriculados y tambien del comercio, se les habia concedido la privativa de la carga y descarga, privilejio que no podia sostenerse en los tiempos actuales; así es que en Reales órdenes de 9 de noviembre de 1849 y 21 de enero de 1850, se declaró que el comercio podia valerse libremente de los matriculados que quisiere para las operaciones de carga y descarga en Cartajena, Alicante y Valencia, lo que por Real decreto de 15 de marzo de 1850 (6) se hizo

matrícula á navegar cuatro años en buques de comercio sin permitirles hasta entonces entrar á la parte en los trabajos del gremio: y S. M., oidos los informes que ha juzgado convenientes acerca del particular y de conformidad con el consejo de Marina, se ha servido acceder á esta solicitud que considera fundada en razones de justicia y de conveniencia, declarando por regla jeneral que ningun matriculado deberá tener parte en lo sucesivo en los productos que resulten de los trabajos y faenas de los muelles y puertos, sin acreditar antes que lleva cuatro años por lo menos inscritos en la matrícula; y que este tiempo lo ha empleado navegando bien en los buques mercantes que salgan de su provincia respectiva, y aun de la Península, ó bien en los que se dediquen al tráfico de aquella sola ó á la pesca, pudiendo adquirir por este medio alguna instruccion marinera para cuando sea llamado al servicio de los buques de guerra. — De Real órden, etc. — Madrid 28 de marzo de 1836.

(6) Persuadida de la necesidad de que desaparezcan los abusos que se han introducido en los gremios de mareantes que establece la ordenanza de matrículas, á fin de que estas asociaciones se reduzcan al objeto para que las instituyó la misma ordenanza, que fué esencialmente el de crear un fondo que, sin notable gravámen de los asociados y manejado por ellos mismos, tenga una útil inversion en beneficio y socorro de los matriculados indijentes; oido sobre el particular el Consejo Real en pleno, y de conformidad con lo que me ha espuesto el Ministro de Marina, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Los gremios de mareantes establecidos por la ordenanza de matrículas como asociaciones de socorros múluos entre sus individuos se compondrán esclusivamente de la jente de mar hábil para el servicio ordinario de la Armada, de los inhábiles y veteranos, y de los que hubiesen pasado á la clase de patrones despues de haber servido como marineros durante tres campañas en los buques de guerra ó arsenales sin contraer nota de desercion.

Art. 2.° Los actuales gremios de mareantes se reconstituirán con las personas que tengan derecho á ingresar en ellos, conforme á las disposiciones del artículo precedente, quedando escluidas todas las que carezcan de los requisitos que en él se prescriben; á cuyo fin los comandantes de los tercios navales, con presencia de la matrícula, y oyendo á los interesados, formarán las listas de los que en sus respectivos distritos hayan de componer cada gremio.

Art. 3.° Constituidos que sean los gremios formarán sus estatutos, arreglándose al objeto de esta institucion y á las bases jenerales prescritas en los artículos 11 al 15, título 2.° de la ordenanza de matrículas. Estos estatutos no empezarán

estensivo á todo el reino, devolviéndose esta libre facultad á la clase en jeneral, y todavía en vista de varias dudas que se ofrecieron se declaró en Real órden de 20 de marzo de 1851 (7) que este derecho competia

á rejir hasta que sean aprobados por el Director jeneral de la Armada, con previo informe del Capitan ó Comandante jeneral del respectivo departamento, quienes procurarán que guarden la uniformidad posible, salvas las modificaciones que dictaren las circunstancias especiales de cada localidad.

Art. 4.° Los gremios de mareantes continuarán en el goce que les está declarado en el art. 95, tít. 7.°, trat. 5.° de las ordenanzas jenerales de la Armada, de tener en los muelles ó paraje inmediato oportuno almacenes pertrechados de cables, calabrotes y aparejos, áncias preparadas para presto embarco y lanchas bien arreadas con que acudir prontamente al socorro de cualquier embarcacion que se halle en fracaso ó riesgo de padecerle. Con respeto á las faenas de carga y descarga, trasbalso ú otro movimiento de efectos embarcados, el comercio estará en libertad de valerse para estos trabajos de los matriculados en jeneral, sin que los gremios de mareantes puedan atribuirse esclusivamente estos aprovechamientos, si bien sus directores cuidarán, como les está prevenido en el artículo 85 del mencionado título y tratado de la ordenanza jeneral, de que no se introduzcan personas estrañas á la matrícula en las cuadrillas destinadas á los trabajos del muelle.

Art. 5.° Los segundos y terceros pilotos particulares que habiéndose dedicado á otras profesiones ó industrias hayan dejado de navegar durante seis años, perderán la consideracion de matriculados, recojiéndoseles sus títulos, á menos que de antemano hubiesen ejercido el pilotaje por el tiempo de diez años.—Dado en Palacio á 15 de marzo de 1850.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Marina, el Marqués de Molins.

(7) El Sr. Ministro de Marina dijo con fecha 20 de marzo último al de Comercio lo que sigue:—«Excmo. Sr.: Al Sr. Director jeneral de la Armada dijo con esta fecha lo siguiente: Excmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. de la carta del comandante del tercio naval de Barcelona de 23 de abril del año próximo pasado, número 34, relativa á que se declare que la facultad que se concede al comercio por el artículo 4.° del Real decreto de 15 de marzo anterior para valerse de los matriculados en jeneral respeto de las faenas de carga y descarga, trasbalso ú otro movimiento de efectos embarcados, se entienda que debe verificarse en aquel puerto con los individuos de la matrícula de aquella capital; de un oficio de V. E. de 7 de mayo siguiente, número 573, acompañando una instancia del gremio de mareantes de Valencia en solicitud de que lo dispuesto sobre el particular en Real órden de 21 de enero del propio año se entienda sin perjuicio de los derechos que el gremio tiene adquiridos por el convenio que menciona, ó bien que dicha Real órden quede sin efecto; de otro oficio de V. E. de 11 de junio sucesivo, núm. 719, dirijiendo otra instancia del gremio de mareantes de Barcelona pidiendo que la facultad concedida al comercio para valerse en las faenas referidas de los matriculados en jeneral se entienda que deba verificarse con los que sean de aquella matrícula, con esclusion de los de otros distritos; de una comunicacion del Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas de 2 de octubre del mismo año, incluyendo dos cartas del gobernador civil de Barcelona sobre las dificultades que encontró en aquella capital el cumplimiento del espresado artículo 4.° del citado Real decreto; de otra carta del comandante del tercio naval de Barcelona

absolutamente á todos los matriculados sin distincion alguna, y que por lo mismo cabia ocuparse y utilizarse en él á los que no pertenecieran al distrito en que quisieran trabajar.

4. Abolido el monopolio que ejercian los gremios en las operaciones de la carga y descarga, y pudiendo el comercio entenderse libre-

de 6 de noviembre siguiente, número 96, dando cuenta de lo ocurrido con el comercio de aquella plaza con motivo de lo prevenido en el enunciado Real decreto; de una esposicion que con fecha de 21 del mismo noviembre presentó en este Ministerio el capitan de fragata don Ecequiel Calvet, segundo comandante de aquel tercio naval, que fué llamado á esta córte de Real órden, sobre los resultados que ha producido en el indicado puerto de Barcelona el repetido Real decreto y la Real órden de 7 de julio del propio año, relativa al mismo asunto; y finalmente, del dictámen que con presencia de todos los documentos relacionados han emitido las secciones reunidas de Marina y Ultramar y de Comercio del Consejo Real, cuyo dictámen, segun oficio del vice-presidente de la primera de 15 de enero último, es como sigue:—En cumplimiento á lo prevenido en la Real órden comunicada por V. E. al secretario jeneral del Consejo en 24 de noviembre del año último, esta seccion y la de Comercio se han enterado de la instancia hecha por el gremio de mareantes y pescadores de Barcelona en solicitud de que se declare que la libertad concedida al comercio por el Real decreto de 15 de marzo del año anterior, de poderse valer de los matriculados en jeneral para los trabajos de carga y descarga, trasbalso ú otro movimiento de efectos embarcados, se entienda solo con respeto á los de la respectiva matrícula, con esclusion de los que lo sean de otros distritos: de lo en su razon espuesto por los jefes de Marina de aquella provincia, por el Comandante jeneral del departamento de Cartajena y por el Director jeneral de la Armada; y por último, de las comunicaciones del Gobernador político de Barcelona que han motivado la Real órden de 1 de octubre, espedida por el Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas con el objeto de que por el del digno cargo de V. E. se proponga á S. M. la resolucion conveniente para que el mencionado Real decreto tenga cumplido efecto; y en su vista, y de conformidad con lo espuesto por el Comandante jeneral del departamento y por el Director jeneral de la Armada, entienden: que no puede accederse á lo que pretende el gremio de mareantes de Barcelona sin contrariar las terminantes disposiciones de la Ordenanza jeneral de la Armada y la vijente para el réjimen y gobierno de las matrículas de mar, las que desgraciadamente no se han consultado con el detenimiento que han debido hacerlo los peticionarios, pues en otro caso fácil les hubiera sido conocer que á los matriculados en jeneral es á quien, en compensacion de sus deberes para con el Estado, les está concedido el ocuparse esclusivamente en el tráfico interior de los puertos en toda la estension del agua salada, sin que la circunstancia de ser forasteros en un distrito á los que la ordenanza denomina agregados les prive de las concesiones hechas á la matrícula; y por lo tanto, siempre que un matriculado no está incluso en la convocatoria ó embargo para el servicio, es árbitro para emplearse en los barcos nacionales, bien sean de pesca ó tráfico, dentro ó fuera de su pueblo ó provincia, con tal que conste á su inmediato jefe y deje cumplidas todas sus atenciones.—La solicitud del gremio de Barcelona es además ineficaz para el objeto ostensible que se propone; pues aun suponiendo que se pudiera obligar al comer-

mente con los matriculados que quisieran servirle vinieron virtualmente á desaparecer las tarifas con que los gremios prestaban este servicio; no lo entendió así el Comandante del tercio naval de Barcelona, y resta-

ciante á elejir para los trabajos de carga y descarga, trasbalso ú otro movimiento de efectos embarcados á marineros de determinada matrícula, y que pudiera prohibirse á los de otros distritos el ocuparse en ellos fuera de su pueblo, el marinero de quien directamente se valiese el comerciante no se creeria en el deber de contribuir al gremio con cantidad alguna que no estuviese determinada en los estatutos formados y aprobados cual corresponde, pues que trabajaba de su cuenta, y no de la del gremio, como antes sucedia cuando este, con perjuicio de la marinería en jeneral y del comercio, monopolizaba un derecho que por las ordenanzas corresponde á la matrícula en jeneral; y el localizarlo hoy, como pretende el gremio de Barcelona, seria volver al monopolio, lo que produciria muy justas y fundadas reclamaciones de parte de la marinería y del comercio.—Las autoridades de Marina de la provincia de Barcelona, así como el gremio de mareantes de aquella capital, desde el momento en que tuvieron noticia de las Reales órdenes de 9 de noviembre de 1849 y 21 de enero de 1850, debieron conocer que lo determinado con respeto al comercio de Cartajena, Alicante y Valencia tenia que hacerse estensivo al de los demás puertos; y por lo tanto, si el gremio utilizaba del producto de la carga y descarga la cantidad suficiente para cubrir en su mayor parte las atenciones de su instituto, deber suyo era pensar en los medios de sustituir este déficit para que no pudiera llegar el caso de que quedasen sin ausilios el marinero que por su edad ó enfermedades no puede trabajar, las viudas, huérfanos y demás que necesitan de sus socorros; y en el momento que se recibió el Real decreto de 15 de marzo del año anterior apresurarse á reconstituir el gremio, formando sus nuevos estatutos y estableciendo en ellos el medio menos gravoso para los asociados de cubrir tan sagrados deberes.—Las secciones se han enterado igualmente de la solicitud que en 10 de febrero último hizo la junta del gremio de la villa nueva del Grao de Valencia para que quedase sin efecto la Real órden de 21 de enero del mismo año, por la que se declaró que no fuese obligatorio para el comercio de aquel puerto el servirse del gremio en los trabajos de carga y descarga; y en un todo conformes con lo espuesto por el Director jeneral de la Armada en su carta número 573 del 7 de mayo, son de parecer que la mencionada solicitud no debe tomarse en consideracion, toda vez que por el Real decreto de 15 de marzo de 1850 todos los gremios de mareantes deben constituirse de nuevo bajo las reglas que en el mismo se determinan; y el comercio, de conformidad con lo prevenido en las Ordenanzas jenerales de la Armada, está en libertad de valerse de los matriculados en jeneral para los trabajos de los muelles y puertos; á cuya benemérita clase, además de la colocacion preferente que se le dispensa en el servicio de los nuevos faros, se la preferirá igualmente en la ley de puertos, pendiente de discusion en los cuerpos colejisladores. — Todo lo que por acuerdo de las secciones tengo el honor de poner en conocimiento de V. E., con devolucion del espediente para la resolucion de S. M. Y. S. M., enterado de todo, ha tenido á bien conformarse con el preinserto dictámen.—Lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion á sus citados oficios y para los efectos consiguientes; en el concepto de que lo traslado tambien con esta fecha al Comandante jeneral de Marina del departamento de Cartajena para los mismos efectos, y para su

bleció las tarifas, pero su conducta fué desaprobada en Real órden de 26 de febrero de 1853 (8) por las sólidas razones que son de ver en la misma y se deducen facilmente de cuanto se deja espuesto.

pronta comunicacion á los comandantes de los tercios de Barcelona y Valencia.»—Y de la propia Real órden, comunicada por el espresado Sr. Ministro, lo traslado á V. S. para su conocimiento y el de los comerciantes de las diferentes plazas del reino. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 25 de abril de 1851.—El Director, encargado de la subsecretaría. José Caveda.—Señor Gobernador de la provincia de....

(8) He dado cuenta á S. M. de tres comúnicaciones del Ministerio de Fomento, de 26 de junio, 8 y 24 de julio del año próximo pasado, relativas á un edicto publicado por el comandante del tercio naval de Barcelona en 17 de abril anterior, restableciendo la tarifa de precios que se observaba por aquel gremio de mareantes para la carga, descarga y movimiento de efectos embarcados antes del Real decreto de 15 de marzo de 1850, que dejó en libertad al comercio para valerse de los matriculados en jeneral, en lo concerniente á dichas faenas; de una esposicion del comercio de aquella plaza remitida á este Ministerio por el espresado de Fomento, con especial recomendacion unida á la tercera de las citadas comunicaciones, solicitando el que quede sin efecto el referido edicto; de lo que V. E. manifiesta sobre el particular en oficio de 8 de noviembre siguiente número 1251, en el que inserta además una carta del Comandante jeneral del departamento de Cartajena acompañando el espediente orijinal instruido en la comandancia del tercio de Barcelona sobre el indicado edicto; y por último de lo que con presencia de todo ha informado la seccion de marina del Consejo Real, segun oficio del vice-presidente de la misma de 14 de enero próximo pasado, cuyo dictámen es del tenor siguiente.—En cumplimiento de lo prevenido en la Real órden comunicada por V. E. al Secretario jeneral del consejo en 6 de diciembre del año anterior, esta seccion se ha enterado del espediente instruido por consecuencia de la solicitud que hicieron en 17 de marzo del espresado año algunos patrones y marineros de la matrícula de Barcelona, al comandante militar de marina de aquel tercio y provincia y en virtud de la que este jefe acordó en 17 de abril, de conformidad con el parecer del fiscal y asesor del juzgado, restablecer el arancel aprobado el 5 de agosto de 1841 para la carga y descarga de buques en aquel puerto, publicando al efecto el oportuno edicto. Asimismo se ha enterado de la solicitud hecha por el comercio de Barcelona y recomendada por el Ministerio de Fomento, para que quede sin efecto lo dispuesto por el mencionado comandante militar de marina; y por último de lo informado con presencia de todo por la Direccion jeneral de la Armada en 8 de noviembre: y la seccion en su vista, y considerando que el citado arancel tuvo por objeto fijar al gremio de Barcelona el mayor precio que podia exijir al comercio por los trabajos de carga y descarga en aquel puerto, para evitar los abusos que aquel podia cometer en aquella época, en la que como los de otras matrículas, se habia apropiado el monopolio de estos trabajos: Considerando que este correctivo es innecesario, desde el momento en que por Real decreto de 15 de marzo de 1850 la matrícula recuperó sus usurpados derechos y desapareció el odioso privilejio que se habian atribuido los gremios con perjuicio de la matrícula y del comercio: Considerando, que desde la publicacion de esta soberana disposicion, que el gremio mismo de Barcelona no puede menos de confesar que esté dictada de conformidad

5. Consecuencia de la nueva marcha ó sea de la libertad en este punto, por Real órden de 7 de julio de 1850 (9) se declaró quedaba abolido el derecho de cofradía que se abonaba en algunos puertos por la obli-

con los preceptos de la ordenanza jeneral de la Armada y la particular para el réjimen de las matrículas de mar, el matriculado quedó en libertad de ocuparse en los trabajos del puerto, de la misma manera que puede hacerlo en la navegacion ó en la pesca, y el comercio en la de contratar á precios convencionales los trabajos de carga y descarga de sus buques, con quien tuviera por conveniente y le inspirara mayor confianza por su honradez, laboriosidad é intelijencia, con la única restriccion de haber de elejir precisamente á matriculados, que es á quienes está concedida la esclusiva en todas las faenas de mar, en compensacion de los penosos deberes que contraen al inscribirse para el servicio de los buques de guerra, entiende, de conformidad con el Comandante jeneral del departamento de Cartajena y la Direccion jeneral de la Armada, que lo dispuesto por el comandante militar de marina del tercio y provincia de Barcelona sobre no estar basado en ninguna disposicion legal, ni principio alguno de conveniencia, ataca el libre ejercicio que la lejislacion vijente concede á los matriculados y al comercio para contratar libremente el precio de los trabajos de carga y descarga, trasbalso ú otro movimiento de efectos embarcados; y conceder lo que un corto número de matriculados de Barcelona pretende seria el primer paso para establecer el odioso monopolio que indebidamente se habian atribuido los gremios de mar, reducidos hoy á simples sociedades de socorros mútuos, que es lo que deben ser con arreglo á ordenanza y no otra cosa. Que la emulacion que pueda notarse entre las cuadrillas que pretenden ocuparse en la carga y descarga puede evitarla la autoridad de marina haciendo entender á los matriculados de que se componga sus verdaderos intereses y desaparecerá tan pronto como el número de estos, esté en proporcion de los trabajos de su puerto, y se procurarán ocupacion en la navegacion ó en la pesca los que no puedan encontrarlas en dichas faenas; por tanto, que procede declarar sin efecto el edicto publicado por el comandante militar de marina del tercio y provincia de Barcelona, previniendo á este jefe que bajo pretesto alguno se oponga á que los matriculados puedan verificar los trabajos de carga y descarga y demás, propios de su arriesgada profesion á los precios en que convengan con el comercio, el cual puede valerse para ellos de los que mas confianza le inspiren, siempre que sean matriculados para el servicio de la Armada. Lo que por acuerdo de la seccion y con devolucion del espediente tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. para la resolucion de S. M.—Y enterada S. M. ha tenido á bien conformarse con este dictámen; en cuya virtud lo traslado á V. E. de Real órden para los efectos consiguientes devolviéndole el espediente orijinal mencionado.—Dios, etc. Madrid 26 de febrero de 1853.

(9) Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. de los oficios de V. E. de 18 de enero y 4 de febrero últimos, números 86 y 152, relativos el primero á la solicitud de la Junta de comercio de Cartajena para que se les exima á los patrones de buques mercantes del derecho de cuarta parte, llamado de Cofradía, y el segundo á otra solicitud de la junta gremial de mareantes de aquella capital pidiendo que no se les prive de percibir el referido derecho; y tambien he impuesto á S M. de los oficios de V. E. de 27 y 29 de diciembre del año próximo pasado, números mil cuatrocientos sesenta y mil cuatrocientos setenta, así como de dos cartas del je-

gacion en que estaban los gremios de tener embarcaciones y jentes prontas para la carga y descarga de los buques, en la que se añadió que aun las embarcaciones destinadas á la pesca pueden emplearse en el tráfico interior de los puertos, dando conocimiento á la comandancia de marina.

6. La autoridad de marina única que gobierna, en cuanto es relativo al mar y sus playas, es la que debe señalar el sitio en que haya de efectuarse la carga y descarga, tocante á lo cual véase el núm. 7 en *Capitan de Puerto*.

7. La lejislacion de aduanas establece diversas prevenciones relativamente á las descargas, siendo esenciales á los objetos de este diccionario las de los arts. 61 al 69 de las Ordenanzas generales de la renta de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (10), segun las cuales no se puede descargar sin permiso del administrador de la aduana, y debe verificarse esa operacion dentro los doce dias siguientes al del permiso, de sol á sol

neral que pasó la revista de inspeccion al departamento de Cartajena, sus fechas veinte y ocho de febrero y 3 de marzo últimos, todos relativos á las Reales órdenes de 9 de noviembre del año próximo pasado y 21 de enero del corriente, por las cuales se concedió al comercio en los puertos de Cartajena, Alicante y Valencia que no fuese obligatorio el servirse de los gremios de los mismos puertos para las faenas de carga y descarga, con tal de que la jente que se emplease en ellas fuese precisamente matriculada. S. M. tuvo por conveniente oir el dictámen del Consejo Real, y conformándose con el que ha producido, acordado en pleno en sesion de ocho de mayo último, se ha servido resolver que los capitanes y patrones mercantes no deben satisfacer cantidad alguna á los gremios de mareantes por el llamado derecho de cofradía, que desapareció definitivamente en virtud de lo dispuesto en el Real decreto de 15 de marzo último, toda vez que por él los gremios cesaron en la esclusiva de la carga y descarga, y en la obligacion de tener embarcaciones y jentes prontas para estos trabajos, y el comercio quedó en libertad de valerse para ellos de las embarcaciones y jente matriculada que tuviere por conveniente; y que por lo respectivo á las embarcaciones destinadas á la pesca, pueden emplearse en el tráfico interior de los puertos siempre que sus dueños lo pongan en conocimiento de la respectiva comandancia de marina para la debida anotacion, como lo dispuso el Comandante jeneral del departamento de Cartajena en 3 de diciembre del año próximo pasado.—Lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion á sus oficios citados, y para su circulacion y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 7 de julio de 1850.—El Marqués de Molins.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(10) Art. 61. Para que tenga efecto la descarga, el administrador de la aduana decretará en la declaracion principal, en los términos que se espresan:

Si el despacho se ha de efectuar en el muelle: *Desembárquense las mercancías contenidas en esta declaracion, y despàchense en el muelle por los vistas F y F, con asistencia del ausiliar F.*

Si el despacho ha de hacerse en los almacenes de la aduana: *Desembárquense las mercancías contenidas en esta declaracion, y tráiganse á los almacenes, en-*

y en el sitio señalado por las autoridades de marina, cumpliéndose las demás prevenciones que espresa encaminadas todas á evitar defraudaciones.

tregándose la declaracion duplicada al interesado con nota de haberse almacenado.

El libro de que se ha hecho mérito tendrá las divisiones necesarias para espresar las circunstancias siguientes:

1.ª Número de la declaracion.—2.ª Su fecha.—3.ª Número y partida del manifiesto.—4.ª Número de cabos.—5.ª Dueños ó consignatarios.—6.ª Clase de mercancías.—7.ª Dia del pago en Tesorería.

Art. 62. Las provisiones de boca, los repuestos navales de los buques, y el carbon de piedra de los barcos de vapor, no se comprenderán entre las mercancías que deban ser desembarcadas y conducidas á tierra, á no ser que se gradúen escesivas sus cantidades.

Art. 63. Se entregará al interesado la declaracion que ha de servir de guia de alijo, para que la presente al resguardo del muelle y pueda verificarse la descarga de las mercancías que esprese. La duplicada pasará á la alcaidía de la aduana, ó al depósito, si los bultos se destinaren á él, para que sean recibidos en los almacenes. Verificado así, el alcaide espresara en ella haberlos recibido, y la fecha; poniendo por último su firma.

La declaracion que sirvió de guia de alijo pasará á la administracion, despues de estampar los cumplidos correspondientes y nota de quedar las mercancías en almacenes, como asimismo hechos los asientos en los libros de la alcaidía.

Art. 64. Las descargas se harán precisamente en el muelle destinado a este fin. El término máximo para verificarlas será el de los doce dias laborables siguientes al de haberse admitido á plática el buque. El administrador de la aduana, á solicitud de los consignatarios, podrá conceder alguna prórroga á este término; espresando en su providencia los motivos en que se funde.

Art. 65. Las descargas se harán precisamente de sol á sol, y nunca de noche; procurándose tambien que los cabos que se desembarquen entren de dia en los almacenes de la aduana.

La designacion del sitio de las descargas corresponde á las autoridades locales de marina.

No se permitirá quede ningun bulto sobre los muelles ó puntos de desembarco, escepto si hubiere en ellos tinglados ó almacenes donde colocar con seguridad los cabos; en cuyo caso el resguardo cuidará de custodiarlos allí hasta la mañana siguiente, bajo su responsabilidad.

Art. 66. Queda prohibido bajo la pena de privacion del destino, que se impondrá irremisiblemente á la persona que lo consienta, cualesquiera que sean su empleo y categoría:—1.º Sacar ó desembacar de los buques objeto alguno sin la correspondiente órden de alijo.—2.º Trasbordar la menor cosa de un buque á otro.—Y 3.º Arrimarse al costado de las embarcaciones en descarga ninguna mas que las empleadas en dicha operacion: ni aproximarse estas á otro buque, desde que reciban la carga para conducirla al muelle.

Art. 67. Los consignatarios tendrán entera libertad para hacer los alijos en las embarcaciones menores que se hallen autorizadas para esta operacion por las comandancias de marina.

El dueño ó consignatario de los cabos facilitará al patron ó patrones elejidos una

8. Bajo esta denominacion se halla establecido un impuesto del que se ocupan los arts. 606 al 617 de dichas Ordenanzas (11), esplicando

papeleta, donde conste que han sido designados para verificar la descarga del buque; debiendo presentarla al administrador de la aduana, para que le ponga su V.º B.º, ó por delegacion suya el jefe del resguardo que esté de servicio en el muelle.

Art. 68. Ningun individuo del resguardo que se halle á bordo de un buque en descarga, permitirá que se saque nada del mismo, sino por los patrones autorizados por las papeletas referidas, que recojerá y conservará en su poder.

Los individuos del resguardo que estén en el buque darán á los patrones otra papeleta firmada, á medida que estos fueren recibiendo carga en sus embarcaciones; espresando la fecha, el número y la clase de los cabos que llevan para conducir á tierra, y el estado en que salen. A su arribo al muelle serán examinados y cotejados los bultos por el jefe del resguardo que los ha de recibir; y si no estuvieren conformes, dará parte al administrador, para que adopte la providencia correspondiente.

En las descargas de mercancías á granel, el administrador dispondrá el modo de ponerse *el cumplido*.—Estas papeletas estarán impresas, con el fin de que los dependientes que se hallen á bordo no tengan mas que llenar los huecos.

Art. 69. Los patrones que desde los buques conduzcan las mercancías al muelle, irán acompañados por uno ó dos individuos del resguardo; quienes, por ningun motivo ni pretesto, permitirán que se aproxime la embarcacion al costado de cualquier otro buque ó lancha, ni tampoco que se detenga en su tránsito. *Ordenanzas Gen. de aduanas de 10 de setiembre de* 1857.

(11) Art. 606. Los buques mercantes españoles pagarán en los puertos de la Península, por derechos de carga y descarga, un octavo de real por quintal, de las mercancías que embarquen y desembarquen. Los buques mercantes estranjeros satisfarán un cuartillo de real por igual concepto. Los buques que midan menos de veinte toneladas pagarán la mitad de la cuota establecida.

Art. 607. Estarán esceptuados de este impuesto: 1.º Los efectos que se embarquen para el rancho de la tripulacion y pasajeros; y los que, como sobrantes, se desembarquen, siempre que sean en cantidad proporcionada á dicho objeto. 2.º Los carbones minerales que procedentes del país se embarquen, ya para el estranjero, ya para puertos de la Peninsula é islas adyacentes; entendiéndose por carbon mineral el de piedra, la antracita, la turba, y el coke ó ciscen. 3.º Los buques mayores de cincuenta toneladas que vengan en lastre á cargar sal de las salinas de San Fernando, Torrevieja é Ibiza. Los que lleguen cargados á las mismas salinas con igual objeto, tampoco pagarán el derecho de carga correspondiente á dicho artículo; pero sí el de descarga de los efectos que conduzcan. Y 4.º Los barcos que en el muelle de Sevilla carguen granos y efectos para los caseríos de las inmediaciones del Guadalquivir, y destinados á las labores de la agricultura.

Art. 608. A los vapores de la compañía del Guadalquivir y *el Rápido* solo se les exijirá la tercera parte de la cuota establecida por derechos de fondeadero.

Art. 609. Cada quintal de mena de hierro que se estraiga por los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa, ya para el estranjero, ya para ser conducido á otros puertos de la Peninsula, pagará únicamente un dieziseisavo de real.

Art. 610. Las escorias satisfarán dos maravedís por cincuenta quintales que se

cómo, cuándo y dónde se paga, y los casos y mercancías libres del mismo. V. *Derechos de Navegacion.*

CARGADOR. En el comercio marítimo es el que embarca sus mercancías para comerciar con ellas en otras partes. V. *Fletamento*, *Aseguracion* y *Averías.*

CARGAMENTO. El conjunto de jéneros ú otros efectos que carga una embarcacion para el transporte. V. *Fletamento.*

CARGAS CONCEJILES. Los matriculados están en razon al fuero de que disfrutan exentos de ellas, segun lo declara el art. 6, tít. 5, Ord. de Mat. (1). En vista de la última ley de ayuntamientos, se creyó por las autoridades civiles que habia desaparecido esta exencion en favor de los

embarquen y desembarquen; exijiéndose igual cuota por cada cien quintales de carbon de piedra que se empleen en la fundicion de aquellas, sea cualquiera la bandera de los buques en que dichos efectos se conduzcan.

Art. 611. Se exijirán dos maravedís por cada cincuenta quintales de piedras de yeso y cal, tierras y arenas que se embarquen en los puertos de la Península é islas adyacentes.

Art. 612. Los plomos que procedan de las minas de la Península pagarán solo una vez los derechos de carga y descarga, en las diferentes ocasiones que se embarquen ó desembarquen, hasta su definitiva salida para el estranjero ó venta en el país.

Art. 613. Se observará en cuanto á los derechos de carga y descarga lo establecido en el párrafo primero del artículo 601, respeto de los galeones que conduzcan granos desde Pontevedra á Marin.

Art. 614. Las barcazas que conduzcan efectos desde Roquetas y San José á Almería solo pagarán en el último punto los derechos de descarga si los efectos quedasen en dicha ciudad; pero si vuelven á embarcarse en buques mayores para ser trasportados á otros puertos de la Península ó del estranjero, se exijirá el derecho señalado á esta operacion.

Art. 615. Los efectos que se embarquen ó desembarquen por el muelle de Santa Lucía, en el puerto de Cartajena, estarán sujetos al pago de los derechos correspondientes.

Art. 616. Los galeones que por precision hayan de ir desde Puente Cesures al Carril, satisfarán el derecho de carga al verificarla en los buques mayores que deban conducirla á otros puntos de la Península. Los mismos galeones que vayan á descargar en Carril pagarán una vez al verificar dicha operacion. Todos aquellos buques que carguen en cualquier punto de la ria de Arosa, y salgan directamente de ella, sin tocar en Carril, pagarán una vez al cargar.

Art. 617. El impuesto de carga y descarga se pagará en los puertos de que se hace mérito en los artículos 603 y 604, si en ellos se ejecutan dichas operaciones; exijiéndose solo la parte correspondiente á las mercancías que se embarquen ó desembarquen. *Ord. Gen. de aduanas de 10 de setiembre de 1857.*

(1) Véase la nota 1 páj. 60.

matriculados, pero se declaró equivocada esta intelijencia por Real órden de 20 de enero de 1845 (2) espedida por Marina. Téngase sin embargo entendido que los matriculados pueden admitir, si les acomoda, los cargos concejiles, pero que quedarán suspensos del fuero de marina interin los desempeñen.

(2) Excmo. Sr.: Con Real órden de 25 de noviembre último se remitió á informe de este supremo tribunal por el Ministerio del cargo de V. E. el adjunto espediente instruido con motivo de haber solicitado el auditor honorario de departamento don José Montagut y Pedret, asesor de marina del distrito de Cambrils, se le declare exento de todo servicio de municipalidad en virtud de las razones que alega. Dada cuenta al tribunal estimó conducente oir á sus fiscales, en cuya consecuencia el togado en censura de 9 del actual á que suscribió el militar en 11 del mismo espuso lo siguiente:—El fiscal togado, enterado de la Real órden con que se remite á informe del tribunal el oficio del Director jeneral de la Armada acompañando el espediente instruido á consecuencia de haberse obligado por el jefe político de la provincia de Tarragona á tomar posesion del cargo de teniente de alcalde al asesor del distrito de Reus, Villaseca y Salou á pesar de sus justas reclamaciones, dice: Que la ordenanza de matrículas en su artículo 28, título 1.°, reconoce como empleados públicos á los asesores de los distritos de marina en el hecho de concederles fuero y designarles las atribuciones peculiares de su encargo, que aun que en inferior escala son equivalentes á las de los auditores de provincia y departamento, y si estos son verdaderos empleados públicos, no puede disputarse á aquellos este carácter; porque las funciones que les están cometidas llevan consigo la categoría y representacion pública, sin la cual no podrian desempeñarse ni ser respetadas ni obedecidas; y previniéndose en el párrafo 2.°, art. 20 de la ley de ayuntamientos de 14 de julio de 1840 mandada observar por decreto de 30 de diciembre de 1843, que no puedan ejercer cargos municipales los empleados públicos de cualquiera clase en activo servicio, parece incuestionable que están comprendidos en esta disposicion los asesores de los distritos de marina. Además de este obstáculo legal que incapacitaba al del distrito de Reus para ejercer el cargo de teniente de alcalde, al obligarle á desempeñarle se ha infrinjido el art. 6.°, título 5.° de lá Ordenanza de Matrículas que concede á los aforados de marina la exencion de cargas concejiles, mayordomías y oficios públicos; exencion que como fundada en la ordenanza, no ha podido considerarse derogada, sin una declaracion que lo esprese así, lo que no se encuentra en la ley de ayuntamientos. En tal supuesto sin perjuicio de que se encargue al Comandante jeneral de Marina del departamento de Cartajena, que por cuantos medios estén al alcance de su autoridad sostenga á los aforados de marina en el goce de las prerogativas y exenciones que les están declaradas, entiende el que suscribe que para precaver la repeticion del abuso que ha motivado la formacion de este espediente, seria muy oportuno se ponga en conocimiento del Ministerio de la Gobernacion á fin de que se espidan las órdenes convenientes para que las autoridades del ramo no inquieten á los aforados de marina en la posesion de los privilejios que les competen y señaladamente los declarados en el art. 6.°, tít. 5.° de la Ordenanza vijente de Matrículas de 1802. Y el tribunal conforme con el parecer de sus fiscales y refiriéndose á lo que espuso en 31 de octubre último sobre escepcion de cargos concejiles á los militares, ha acordado lo manifieste á V. E. como lo ejecuto para la resolucion de S. M. Y ha-

2. Entre los cargos concejiles no se comprende el de peritos repartidores, así que los matriculados no pueden escusarse de desempeñarlo conforme la Real órden de 15 de abril de 1848 (3).

CARTAS. El derecho esclusivo de conducirlas de un lugar á otro, corresponde á la administracion de correos; de modo que ningun particular puede conducir carta ó pliego, no siendo con recado ó de recomendacion y entonces abierta, bajo pena de un ducado de multa por cada carta que se le aprehendiere. En caso de carecer de bienes, se le impondrá por la primera vez una semana de cárcel ó de trabajos públicos, si los hubiere en el pueblo ó su inmediacion; por la segunda doble tiempo de cárcel ó de trabajos, y por la tercera la pena de destierro por cuatro años á cinco leguas del pueblo de su domicilio y del de la perpetracion del delito: así lo dispone la ordenanza de correos de 8 de junio de 1794.

2. Respeto á la conduccion de cartas por los buques que viajan á América, deben cumplir lo dispuesto en la ordenanza de correos marítimos y Real órden de 2 de abril de 1784 (1), bajo multa de quinientos

biendo dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. del inserto dictámen, se ha dignado prevenirme de conformidad, á lo que en él se espresa, que lo traslade á V. E. como de su Real órden lo verifico para que por el Ministerio de su digno cargo se hagan las prevenciones mas terminantes á todos los jefes políticos de las provincias, para que haciéndolo estas autoridades á las diputaciones provinciales y ayuntamientos no vuelvan á repetirse tales abusos de autoridad que menoscaban la de los empleados del Gobierno de S. M. sin dejar por esto mejor puesta la de los mismos que los cometen. Lo que de la misma Real órden traslado á V. E. para su circulacion en la Armada, á los fines de su cumplimiento en los casos que puedan ocurrir abusos de auteridad de empleados civiles con individuos de Marina.—Lo que por acuerdo de la propia corporacion traslado á V. E. para su conocimiento y demás fines. Madrid 20 de enero de 1845.

(3) El Excmo. Sr. Ministro de Marina en Real órden del 15 del actual me dice lo siguiente:—Excmo. Sr.: La Reina nuestra Señora (q. D. g.) conformándose con el parecer asesorado de V. E. se ha servido determinar que la Real órden de 27 de mayor de 1846 espedida por el Ministerio de la Guerra y de que acompaño á V. E. copia, se haga estensiva á los retirados y matriculados de marina, para que no se escusen de aceptar los cargos de peritos, repartidores de la contribucion territorial y de depositarios de embargos, que orijinen las ejecuciones de apremio en los pueblos de su permanencia á no ser que el nombrado estuviese físicamnete impedido ó tuviese que ausentarse por mas de dos meses y á mayor distancia de tres leguas del punto donde resida.—De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento, circulacion en la Armada y efectos de su cumplimiento. Madrid 15 de abril de 1848.

(1) *Reglas que en ejecucion del art.* 12, *del tít.* 1, *art.* 4 *de la Real ordenanza de correos marítimos, espedida en* 29 *de enero de* 1777, *quiere S. M. se observe en la conduccion de cartas y pliegos por las embarcaciones de la Real Armada, del*

pesos, y multa de once reales por cada carta que se halle fuera de la balija.

comercio y de cualesquiera especies, ó clase que sean, desde los puertos de estos reinos á los de América, y sus islas de unos á otros allí, y de aquellos á estos.

El tenor del espresado artículo 12 es el siguiente: Prohibo á todas las embarcaciones de guerra, mercantes, y de otra cualquiera clase, el que puedan llevar cartas sueltas, ni entregarlas por sí en alguna parte de mis Indias, y para facilitar el comercio no solo por el correo jeneral, sino por todas las embarcaciones de guerra ó particulares que de España navegan para aquellos dominios de unos puertos á otros, ó regreso á España, mando, que en todas se remitan cajon ó paquete de cartas, y que los capitanes de mis bajeles de guerra y los patrones de los mercantes dén aviso á la administracion de correos cuatro ó seis dias antes de su salida, donde se dirijen, para que de este modo avisándolo al público por carteles se pueda escribir y poner las cartas en via; bien entendido, que se ha de observar esta Real órden sin dispensacion alguna, y de lo contrario será suspendido de su empleo el oficial que contraviniere, y á los patrones se les exijirán quinientos pesos de multa, además de pagarse por unos y otros el importe de las cartas que por su defecto se hubiesen quedado, constando el que fuere por certificacion del administrador de mis oficinas.

Para su mayor intelijencia y ejecucion ha tenido S. M. á bien prescribir las reglas siguientes:

Art. 1.° Prohibe S. M. á todos los oficiales y tripulacion de su Real Armada, y de las embarcaciones empleadas en el comercio libre de España é Indias, y de unos puertos á otros en ellas, de cualesquiera especie ó clase que sean mayores ó menores, el que puedan conducir pliegos, ni cartas sueltas, ni entregarlas por sí á los sujetos á quienes se dirijan en los puertos de América y sus islas, ó en los de estos reinos á su regreso.

Art. 2.° Para que los administradores de correos en los puertos de esta península y de América puedan con tiempo empaquetar ó encajonar la correspondencia que han de conducir todas las embarcaciones, como se ordena en el artículo citado, y avisar al público, les pasará anticipadamente por escrito el oficial que mandare el bajel de guerra, y el capitan ó patron de la embarcacion mercante, noticia del dia en que debe salir, y del puerto de su destino, para que de esta forma el público se aproveche de la oportunidad; bien entendido, que los cajones ó paquetes de cartas los debe llevar todo navío de carga, y sin accion de pedir nada por razon de este.

Art. 3.° El patron de la embarcacion si fuere mercante ó la persona que diputare el capitan del navío si fuere de S. M. se deberá poner de acuerdo con el administrador de correos del respectivo puerto para el dia, hora, y modo de recojer el cajon ó paquete, y dejar recibo ó conocimiento al administrador.

Art. 4.° Cree S. M. que ningun oficial de su armada ni otro mercante se olvide de cumplir con este encargo por lo mucho que interesa su Real servicio y el beneficio de la causa pública; pero si alguno de ellos contraviniere, incurrirá en las penas prevenidas en el espresado artículo 12, aplicándose la multa de los quinientos pesos por terceras partes, á la renta, juez y delator.

Art. 5.° Manda S. M. que los oficiales reales, administradores de aduanas, visitadores, guardas y demás empleados en el resguardo de sus rentas jenerales y

3. Estas penas las establece tambien el art. 176, tit. 1, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. Nav. (2), y asimismo el art. 37, tit. 14 Ord de Matrícula (3).

4. Acerca los deberes en este punto de los capitanes que salgan ó vayan á *Francia*, véase esta voz.

tabaco en los puertos de América y sus islas, y en los habilitados para el comercio libre de Indias en esta península é isla de Mallorca y Canarias, hagan celar y celen con el mayor esmero la observancia de esta ordenanza, rejistren en el acto de visita á la entrada de las embarcaciones en los puertos los baules, equipajes de los oficiales, tripulaciones y pasajeros, y aprheendan todas las cartas ó pliegos que hallaren fuera del cajon ó paquete dirijido por la administracion de correos en la forma establecida, recibiendo todas las que unos y otros manifestaren voluntariamente, en cuyo caso no debe resultar aprehension.

Art. 6.° Todas las cartas ó pliegos que se recojan las deberá llevar el cabo ó ministro del resguardo que nombre el administrador ó visitador á la administracion de correos; y tomada razon por el administrador de las que deben comisarse, se exijirá irremisiblemente y sin otra formalidad de juicio al sujeto ó sujetos en cuyo poder ó baules se hallaren once reales de vellon por cada carta ó pliego en los puertos de esta península é islas de Mallorca y Canarias, y ocho reales de plata en los de América y sus islas, esceptuando solo de esta exaccion las cartas que se hallaren abiertas y sean de precisa recomendacion ó credenciales para el sujeto que las conduzca.

Art. 7.° Del importe total de las multas de tales cartas ó pliegos denunciados se aplicará la mitad á los aprehensores y la otra mitad quedará á beneficio de la renta de correos en las respectivas administraciones, en donde se formará el correspondiente cargo; pero si el sujeto ó sujetos á quienes se hallaron las cartas ó pliegos las quisieren recojer para entregárselas á sus dueños, se le devolverán marcadas con el respectivo sello, pagando el importe que les correspondia por tarifa, segun el paraje de donde procedan, de que tambien se formará cargo á la administracion de correos; y de lo contrario cuidarán los administradores de dirijirlas por el primer correo á sus respectivos destinos para que allí se distribuyan á sus dueños y se cobren los portes.

Y manda S. M. se observen inviolablemente estas reglas por las personas que deben intervenir en su cumplimiento y que se fijen traslados de estas Reales resoluciones en los parajes donde convenga al mismo fin para que nadie alegue ignorancia. El Pardo 2 de abril de 1784.—El conde de Floridablanca.—*Se comunicó esta Real resolucion al cuerpo de la Real Armada y al ejército.*

(2) Art. 176. En los jéneros de contrabando se han de comprender las cartas de correspondencia de unos á otros puertos, cuya direccion ha de ser precisamente por las oficinas de correos, sin que puedan llevarse en particular sino las credenciales abiertas de recomendacion, bajó las penas que se prescriben en el título de estas. *Tít.* 1.°, *trat.* 5.° *Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(3) Art. 37. Los capitanes, patrones ó cualquiera otra persona de buque mercante que condujere cartas no dirijidas por los administradores de correos en la forma debida, serán castigados conforme á su contravencion, con arreglo á lo prevenido sobre este punto en la ordenanza de correos marítimos. *Tt.* 14, *Ord. de Matrículas.*

CARCELES. Los jefes militares de matrículas pueden usar de las públicas en conformidad al art. 165, tit. 3, trat. 10 Ord. de la Real Arm. publicado en 1751 (1), y al art. 40, tit 1, Ord. de Mat. (2).

CASAMIENTO. Los militares asi en el ejército como en la marina, desde Capitan jeneral á subteniente necesitan obtener licencia de S. M. para contraer matrimonio, en lo cual se comprenden los sarjentos que tuviesen graduacion de oficial. Los condestables, cabos y artilleros de marina necesitan obtenerlo por escrito del comisario jeneral del cuerpo de artillería. Los pilotos primeros, segundos, prácticos y pilotines de la Real Armada, la han de solicitar de su comandante ó de sus sustitutos, y la aprobacion de los capitanes jenerales de los departamentos respectivos. Los maestros de jarcia la necesitan de los intendentes de marina de sus respectivos departamentos. Las demás clases no necesitan permiso especial para contraer matrimonio, bastándoles cumplir con los requisitos que exijen las leyes jenerales, de que tampoco se hallan exentas las clases arriba enunciadas.

2. Los oficiales que casaren sin haber obtenido la Real licencia, pierden su empleo y sus familias el derecho que pudiesen tener al monte-pio segun lo preceptúa el art. 1, cap. 10 del reglamento del monte-pio, y los art. 35, tit. 6, trat. 2.º; 25, tit. 4, trat. 7 Ord. de la Real Ar-

(1) Art. 165. Tendrá tambien el Ministro en el lugar de su residencia dos alguaciles, que se empleen en la aprehension de delincuentes, y demás dilijencias regulares de justicia, con salario correspondiente á que vivan con decencia, sin hacer monopolios ni estafas. Los Ministros y Subdelegados de Marina se valdrán para prision de sus dependientes de las cárceles de los pueblos, á cuyas justicias mando se las franqueen sin dificultad; y prevengan á sus alcaides, que siempre que de órden suya se condujeren presos, los admitan y mantengan á su disposicion, y custodien con igual responsabilidad á los entregados por la misma justicia; con los cuales han de acordar los Ministros los derechos que tuvieren de pagarse de carcelaje, para evitar sobre esto pretensiones y competencias. *Tít 3, trat 10. Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 40. Los jefes militares de las matrículas se valdrán para prision de sus dependientes de las cárceles del pueblo, á cuyas justicias mando se las franqueen sin dificultad, y prevengan á sus alcaides por punto jeneral, que cuantos de órden de los jefes militares de marina se condujeren presos los admitan, mantengan á su disposicion, y custodien con igual responsabilidad que los entregados por las mismas justicias; con las cuales acordarán aquellos jefes los derechos que hubieren de pagar de carcelaje: disminuyendo cuanto fuere dable los ordinarios en beneficio de los matriculados; y para escusarles aquel gasto por causas leves con necesidad de poco tiempo de arresto, tendrán los comandantes de provincia y ayudantes de distrito un cepo en la casa que sirve de cuartel á la tropa de marina, si la hubiere, ó en la de su morada, para asegurar á aquellos individuos de su jurisdiccion, cuya prision no deberá esceder de veinte y cuatro horas. *Tít. 1.º, Ord. de Mat*

mada (1) y 57, tit. 1, trat. 2, Ord. Gen. de la Arm. (2), el cual manda aun se les ponga presos para imposicion de mayor pena.

3. Los condestables, cabos y artilleros de marina que se casen sin licencia son depuestos de sus empleos, y si se hubiesen casado con personas indignas son además despedidos del cuerpo, y condenados á cuatro años de arsenal, segun el art. 17, tit. 6, trat. 9 Ord. de la Real Armada (3).

CASTIGO. La pena que se impone á alguno por haber cometido algun delito. Las formalidades con que debe ejecutarse á bordo de un buque, prescindiendo de lo que se indique en sus voces respectivas, son las que establece el art. 157, tit. 1, trat. 5 Ord. de la Arm. (1), en el cual se prescribe la obligacion de ser ejecutor de la pena aquel á quien se le mandare.

CASTROURDIALES. La marineria de su demarcacion se gobierna, por algunas leyes especiales, así en su formacion, como en sus juicios, en conformidad á los arts. 23, 26 y 27, tit. 11 Ord. de Mat. (1). Para las

(1) Art. 35. Todo oficial de la Armada que se case sin licencia del Rey, será privado de su empleo, y no podrá volver á ser admitido en el servicio, poniéndosele además preso para la imposicion de mayor castigo. *Tít.* 6.°, *trat.* 2.°—El guardia marina que contrajese matrimonio sin la competente licencia, será escluido públicamente del servicio en presencia de la compañía.

Art. 25. El guardia marina que contrajese matrimonio sin la competente licencia, será escluido publicamente del servicio en presencia de la compañia. *Tít.* 4.° *Trat.* 7.° *Ord. de la Arm.*

(2) Art. 57. Prohíbo á todo oficial que se case sin espresa licencia mia, bajo la pena de privacion de empleo, de que inmediatamente le intimará el comandante de departamento ó escuadra, sin aguardar mi resolucion, y que nunca mas será admitido en mi servicio, poniéndole desde luego preso, y dándome cuenta para la imposicion de mayor castigo, si yo lo juzgase oportuno. *Tít.* 1.°, *trat.* 2. *Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(3) Art. 17. Los condestables, cabos y artilleros de marina que contrajeren matrimonio sin la competente licencia, serán depuestos de sus empleos, y pasarán á últimos ayudantes de la brigada. Si se verificase el enlace con personas indignas, serán despedidos del cuerpo y condenados por cuatro años á los trabajos del arsenal. *Tít.* 6.°, *trat.* 9.° *Ord. de la Arm.*

(1) Art. 157. Cuando á bordo de un navío se dé castigo aflictivo de baquetas, bolina ó azotes sobre un cañon, la infantería de guardia estará sobre las armas en el alcázar, pasamano ó combés. El hombre de mar que mandado por el contramaestre ó guardian rehusare atar al delincuente ó tomar el rebenque ó mojel para azotarle, sufrirá la misma pena que él. *Tít.* 1.°, *trat.* 5.° *Ord. de la Arm.*

(1) Art. 23. En consecuencia de las particulares exenciones concedidas á la villa y jurisdiccion de Castrourdiales corresponderá al procurador jeneral ó alcalde del gremio de mar todo lo perteneciente al gobierno de sus individuos, debiendo

demás diferencias de lejislacion véase *Fuero, Matriculado, Comandante Particular, Patente, y Nave.*

CAZA. Segun se manifiesta en la voz *Exenciones*, los marinos gozan las mismas que los militares; y siendo una de ellas, segun la ordenanza del ejército, la de cazar, tienen tambien los aforados de marina el privilejio de entregarse gratuitamente á esta diversion, obteniendo pre-

pasar en fin de cada año al ayudante del distrito un testimonio ó relacion auténtica por guarismo de toda la marineria comprendida en su territorio, con espresion de sus destinos y de los inhábiles; cuya noticia comunicará el ayudante á su respectivo jefe con las advertencias y observaciones que le ocurrieren: y al que no estuviere alistado en dicho gremio ó cofradía no le será permitida la navegacion ni pesca: debiendo acreditarlo por una certificacion ó cédula del procurador ó alcalde de mar, visada por el comandante de la provincia de Santander, quien con atencion al número de marinería en aquella villa, arreglará su contingente ó convocatoria, de que prevendrá al ayudante del distrito para los fines convenientes que la traslade al procurador ó alcalde de mar, el cual cuidará de aprontar la jente que deba pasar á campaña: sin oponerse los jefes de marina á las sustituciones ó permutas voluntarias de los marineros, siempre que los nombrados para el servicio fueren aptos tanto por su robustez, como por su práctica en el ejercicio de mar: estando atenidos al reemplazo de desertores, de muertos y de inutilizados de los de su gremio.

Art. 26. Las causas ó diferencias suscitadas entre los individuos de marina de Castrourdiales en asuntos que no sean peculiares del ejercicio de su profesion, pertenecerán á la justicia ordinaria á que están sujetos del mismo modo que los demás vecinos; pero todas las materias que tengan relacion con los productos de su industria de mar, ó con otros puntos de su oficio, ó con los fondos de su gremio ó cofradía, serán del privativo conocimiento del procurador ó alcalde del gremio de mar; el cual deberá decidirlas por juicios verbales con arreglo á sus mismos estatutos; y cuando las partes contendientes no se aviniesen con su decision, acudirán al ayuntamiento del distrito, que procurará pacificarlos y reducirlos á un convenio amigable, que logrado, deberá estenderse por escrito firmado de las partes del procurador ó alcalde del gremio, autorizándose este documento con el cónstame que á su continuacion pondrá el ayudante del distrito, para que terminado asi, no puedan insistir sobre el asunto; pero de no convenirse los interesados, espedirá el mismo ayudante certificacion que lo esprese, y sirva de encabezamiento á los autos, que se seguirán para la demanda en juicio sobre dichas materias ante el comandante militar de marina de la provincia; cuya sentencia se decidirá sin apelacion en puntos que no escedan de cien escudos de vellon; y en pasando de esta cantidad, tendrán las partes libre su recurso á la capitanía jeneral del departamento y á mi consejo de la guerra.

Art. 27. En todos los demás asuntos pertenecientes á la jurisdiccion militar de marina, la ejercerán sus jefes en la villa y territorio de Castrourdiales del propio modo y con las mismas facultades que en los otros pueblos y provincias de la Península, y se considerarán por consiguiente protectores y presidentes natos de sus gremios de mar, cualquiera que fuese el título ó denominacion que estos tuvieren *Tit. 11, Ord. de Mat.*

via licencia de sus respectivos ayudantes ó comandantes, á tenor de la Real órden de 23 de agosto de 1827 (1).

CEBA. Tocante al aprovechamiento de esta yerba marina para beneficio de los campos, por Real órden de 29 de junio de 1854 (1), se permitió dedicarse á recojerla á los terrestres, cuando faltasen matriculados que pudiesen dedicarse á ello.

(1) Excmo. Sr.:—He dado cuenta al Rey Ntro. Sr. del oficio de V. E. de 28 de junio último en que se inserta el del superintendente jeneral de policía, relativo á la consulta que le ha hecho el del mismo ramo en Valencia, con motivo de la ocurrencia de haber concedido el ayudante de Marina del distrito de Denia, licencias para cazar á varios individuos de su matrícula, preguntando si todos los matriculados indistintamente pueden considerarse como en actual servicio para gozar el privilejio que S. M. concedió á los militares en el uso de armas, y obtencion de licencias para cazar de sus jefes respectivos, conceptuando que solo los de actual servicio están exentos de obtener licencias de la policía, en cuyo caso no consideraba á los meros matriculados; y S. M. enterado asimismo de lo informado en el particular por el Director jeneral de la Armada, conformándose con su dictámen, se ha servido declarar: que respeto que los marineros matriculados están filiados y rejidos por una Ordenanza, por la que están prontos siempre que sus jefes naturales los convocan á su presentacion en los reales arsenales y bajeles de S. M., y que en varias ocasiones ha necesitado S. M. de los matriculados jubilados é inhábiles, y todos han concurrido al servicio, es claro que estando todos prontos para ello, se hallan en actividad efectiva y constante, sin que haya razon para que se les considere de otro modo mientras no se salgan de la matrícula, y por lo tanto deben unos y otros, con sobrado fundamento, obtener licencias para cazar de sus respectivos comandantes y ayudantes de matrículas, y no de los subdelegados de policía. Lo que comunico á V. E. de Real órden en contestacion y para los efectos correspondientes en ese Ministerio de su cargo, debiendo agregar á V. E. que por lo que hace á oficiales retirados requiridores de la costa, de que me trata en su oficio de 18 del actual, nada puedo informar á V. E., porque no dependen de este Ministerio. Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 23 de agosto de 1827.—Luis María de Salazar.—Sr. secretario del despacho de Gracia y Justicia.

(1) Enterada S. M. del oficio de V. E. de 1.° de octubre de 1852, núm. 1086, relativo al permiso concedido por el Comandante jeneral del departamento de Marina del Ferrol á los labradores de Santa Marta de Ortigueira, para recojer el alga que la mar arroja á las playas, bajo las condiciones y en los términos que se espresan en la carta inserta en el propio oficio, y con presencia de otro espediente dirijido á este Ministerio por la suprimida Junta del almirantazgo, con oficio de 12 de agosto de 1843, concerniente al aprovechamiento del alga que producen las playas del distrito del Barquero en la provincia de marina de Vivero, tuvo por conveniente oir sobre ambos espedientes el parecer de la seccion de Estado y Marina del Consejo Real, y en consecuencia me dice el vice-presidente de la misma seccion, con fecha del 13 de mayo pasado, lo siguiente: « En cumplimiento de lo prevenido en la Real órden comunicada por V. E. al secretario jeneral del Consejo en 31 de enero último, esta seccion se ha enterado de lo espuesto por el Comandante jeneral del departamento del Ferrol en su carta núm. 340 de 4 de agosto del año an-

CÉDULA. V. *Matriculado y Pasaporte.*

CENTINELA. El soldado que vela guardando el puesto que se le encargue.

2. Las penas que imponen las leyes de marina á los centinelas segun los casos, son las que espresan los siguientes artículos que á continuacion se copian.

3. Art. 37 Todo soldado que estando de centinela á bordo permitiere encender luz sin órden del oficial, sarjento ó cabo de guardia, se condenará á un mes de prision en grillos á pan y agua. *Trat. 5. Tit. 1. Ord. de la Real Armada.*

4. Art. 40. El centinela que sin licencia del oficial de guardia permitiere se saquen del navío pertrechos, municiones, ú otros jéneros pertenecientes á los navíos de la Armada, será condenado á galera.

terior, acerca del aprovechamiento de la ceba ó argamatima en lo villa de Santa Marta de Ortigueira, distrito del Barquero, provincia de Vivero, á cuya materia se refiere tambien el espediente remitido en consulta por aquella comandancia al Ministerio del digno cargo de V. E. en 17 de noviembre de 1838; y la seccion en su vista y con presencia del art. 10, tít. 5.º de la Ordenanza de Matrículas que concede á los matriculados el uso esclusivo de toda industria de mar, de la ley 4.ª, tít. 28, part. 3.ª, que declara de aprovechamiento comunal lo que el mar arroje á las playas, de la ley 10, tít. 7.º, lib. 6.º de la Nov. Recop. que dá facultad á la jurisdiccion de Marina para adjudicar los productos marítimos, y considerando que el corto número de hombres de mar de que se compone aquella matrícula no es suficiente para que se satisfagan las necesidades de la agricultura, de donde procede el deseo que tienen los labradores que pueden dedicarse á la estraccion de la ceba de verificarlo por sí mismos; y considerando que la concesion hecha al efecto por el referido Comandante jeneral al paso que respeta los derechos de los matriculados tiende cuanto es posible á favorecer los intereses de la agricultura. Entiende que debe aprobarse la determinacion provincial adoptada por el Comandante jeneral de que se ha hecho mérito; y á fin de que no se susciten dudas en lo sucesivo puede mandarse: que mientras el Comandante de Marina de Vigo juzgue que no hay bastantes matriculados para poderse observar rigurosamente el art. 10 espresado, verifiquen la recoleccion de la ceba los labradores pidiendo previamente permiso al ayudante de Marina de aquel distrito, el cual les concederá que doten sus lanchas con terrestres si no hubiese matriculados que quisiesen emplearse en tal trabajo, pero debiendo llevar cada una de ellas un hombre de mar que bajo su responsabilidad la patronee y designe el paraje en que la ceba deba cortarse ó dejarse para el abrigo de la pesca; y acerca de la que los vientos arrojen espontaneamente á las playas es conveniente prevenir que los labradores pueden recojerla sin otra condicion que avisar previamente al ayudante de que se ha hecho mérito. Lo que por acuerdo de la seccion y devolviendo el espediente tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. para la resolucion que S. M. estime conveniente. Y habiendo dado cuenta á S. M. de este dictámen, ha tenido á bien conformarse con él. Lo que digo á V. E. de Real órden, en contestacion y para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 29 de junio de 1854.

5. Art 42. El centinela que estando á bordo abandonare su puesto sin órden del cabo de escuadra que le haya entregado, ó de otro que conozca ser de la guarnicion, será pasado por las baquetas, y condenado á cuatro años de destierro en el Arsenal, si no le faltaren tantos de su empeño; pero si el abandono fuere malicioso, con el fin de facilitar desercion ú otro desórden, será pasado por las armas. *Tít. 4, tratado 5, Ord. de la Real Arm.*

6. Art. 43. El centinela que á bordo viendo arrojarse jente al agua ó desatacar embarcacion sin presencia ú órden del oficial, sarjento ó cabo de guardia no diere parte prontamente, ó dispare el arma, será sentenciado á ocho años de galeras; pero si lo hubiere disimulado por trato, será pasado por las armas. Estas mismas penas se impondrán á el soldado que estando de centinela en el arsenal no practicare la propia dilijencia en iguales casos. *Tít. 4, trat. 5 Ord. de la Arm.*

7. Art. 44. El centinela que en tierra enemiga ó estando su bajel cerca de enemigos se hallare dormida, se destinará á galeras por diez años, y la que hubiere faltado al cumplimiento de lo que se haya mandado, se pondrá luego en prision; y si se averiguase haber procedido la falta de trato, será pasado por las armas. *Tít. 4, trat. 5 Ord. de la Armada.*

8. Art. 64 Los centinelas que permitieren salir del navío jente de guerra ó de mar sin licencia del oficial, serán puestos en prision por el tiempo que determinare el comandante, y si de esto hubiere resultado desercion, serán condenados á ocho años de galeras, y si se verificare haber procedido por trato, serán pasados por las armas. *Tít. 4, tratado 5, Ord. de la Real Arm.*

9. Art. 45. Los centinelas de los fogones, y las que tengan consignadas luces que permitieren desórdenes con ella, ó con el fuego de que pueda resultar incendio, serán condenados á galeras, segun el riesgo á que haya espuesto su descuido ó tolerancia; y la misma pena tendrá la centinela de la puerta de Santa Bárbara que permitiere sin órden introduccion de luz de fácil combustion. *Tít. 4, trat. 5, Ord. de la Arm.*

10. Art. 131. Todas las luces de dotacion y estraordinarias de policía estarán á cargo de determinado centinela, que á nadie dejará andar con ellas ni tocarlas, pena de veinte y cuatro palos que se le darán á presencia de la tropa en su alojamiento, sino al sarjento ó cabo de escuadra de guardia, ó al cabo destinado á aquel servicio. Igual pena tendrá si saca la luz fuera del farol: y si el esceso ó abandono llegare á haber encendido ó permitido encender luz, aun al cabo de luces, sin órden del oficial, sarjento ó cabo de la guardia, se añadirá á dicha pena la de un mes de prision en grillos á pan y agua, estando en puerto: y si fuere en la mar, la de destino por ocho dias á la limpieza del navío con privacion de la racion de vino. *Tít. 4, trat. 5, Ord. Gen. de la Real Arm.*

11. Art. 40. Sarjentos y cabos han de velar y cuidar que la tropa de guardia no se aparte de su sitio, y rondar con frecuencia si los centinelas están en sus puestos, y cómo observan las órdenes de ellos, dando cuenta al oficial de lo que hallen necesitado de remedio ó castigo. Al soldado que se separe de la guardia sin licencia, aunque preteste urjencia, y al que tuviere cualquier omision en su puesto de centinela, se le correjirá con cepo ó grillos, ó privacion de vino, segun la clase de la falta. Si un centinela se dejare mudar sin la asistencia del cabo, sufrirá seis carreras de baquetas inmediatamente: y en las infracciones de materias graves, ó abandono de puesto, se le juzgará en Consejo de Guerra para las resultas conforme al Título de Penas. *Tít. 5, trat. 5, Ord. Gen de la Arm. Nav.*

12. Art. 22. Celarán los Comandantes y demás oficiales de guardia, que no se introduzcan abusos en la formalidad y exactitud necesaria de los centinelas, apoyando con su autoridad la práctica de las órdenes que se hubieren puesto á su cargo, y castigando sin disimulo al que resistiere obedecerles aun en materias leves. Si un centinela cometiere culpa digna de castigo, ha de preceder el mudarle para que la sufra: y nunca en su puesto deberá entregar sus armas, ni á los oficiales de la compañía, ni á los de guardia, aun pidiéndoselas con pretesto de reconocerlas. *Tít. 5, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

13. Art. 41. Por via de castigo no podrá imponerse al soldado planton de guardia ó centinela, esto es, que redoble una ú otra faccion sin intermedio, pero sí el que quede alternando mitad del tiempo en fatiga, y otra mitad franco, aunque el todo de la tropa esté en tres ó mas trozos para aquella: y podrá igualmente correjírsele con planton en el mismo ú otro puesto por solo dos horas, acompañando al nuevo centinela de él, si le caben despues otras dos horas francas antes de hacerla. *Tít. 5, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

CERDEÑA. En 29 abril de 1856 se firmó un tratado entre España y Cerdeña, dirijido especialmente á fijar el derecho que competiria á una nacion para establecer cónsules en el territorio de la otra, y las facultades que se concedian á estos funcionarios; y en el cual, conforme es de ver en los artículos 9 al 13 y 18 al 20 (1), se intercalaron diversas

(1) Art. 9.º Todo lo concerniente á la policía de los puertos, la carga y descarga de los buques, la seguridad de las mercancías, bienes y efectos, se arreglará á las leyes, estatutos y reglamentos del país. Los cónsules y ajentes consulares respectivos estarán encargados esclusivamente del órden interior á bordo de los buques mercantes de su nacion, y juzgarán por sí solos las disensiones que ocurran entre el capitan, los oficiales de la tripulacion y los marineros, de cualquier jénero que sean, y especialmente las relativas á su soldada y al cumplimiento de los compromisos contraidos recíprocamente. Las autoridades locales no podrán intervenir sino cuando los desórdenes que ocurran sean de tal naturaleza que perturben la

disposiciones que son de la competencia de esta obra, fijando las atribuciones y facultades de los cónsules á bordo de los buques mercantes de su nacion, concediéndoles el derecho de arreglar los daños causados por averías cuando no se hallan interesados en ellas mas que españoles, declarándose que en la permanencia y colocacion de los buques en

tranquilidad ó el órden público en tierra ó en el puerto, pudiendo igualmente conocer de estas disensiones cuando una persona del país ó estraña á la tripulacion se halle mezclada en ellas.

En todos los demás casos, las referidas autoridades se limitarán á ausiliar eficazmente á los ajentes consulares, cuando estos lo requieran, para hacer arrestar y conducir á la cárcel á alguno de los individuos inscritos en el rol de la tripulacion, siempre que por cualquier motivo lo juzguen conveniente.

Art. 10. En todo lo concerniente á la colocacion de los buques, su carga y descarga en los puertos, diques y radas de los dos Estados, al uso de los almacenes públicos, gruas, balanzas y otras máquinas semejantes, y en jeneral á todas las formalidades y disposiciones respeto de las arribadas, permanencia, entradas y salidas de los buques, se concederá á los dos paises, sin diferencia ninguna, el tratamiento nacional, siendo intencion decidida de las Altas Partes contratantes establecer en esto la mas perfecta igualdad entre los súbditos de ambas naciones.

Art. 11. Los Cónsules jenerales, Cónsules y Vicecónsules respectivos podrán hacer arrestar y enviar, sea á bordo, sea á su pais, los marineros y cualquiera otra persona que forme parte de la tripulacion de los buques de guerra y de comercio de su nacion respectiva que hubiesen desertado de dichos buques. A este fin deberán dirijirse por escrito á las autoridades locales competentes, y justificar, mediante la presentacion de los rejistros del buque ó del rol de la tripulacion, ó si el buque hubiese partido, mediante copia auténtica de tales documentos, que las personas que se reclaman formaban realmente parte de la tripulacion.

En vista de esta peticion, así justificada, no podrá negarse la entrega de tales individuos. Se les dará además toda asistencia y ausilio para buscar y arrestar á estos desertores, los cuales serán reducidos á prision, y estarán mantenidos en las cárceles del país, á peticion y á espensas del Cónsul, hasta que encuentre ocasion de hacerlos salir.

Este arresto no podrá durar mas de tres meses, pasados los cuales, mediante aviso al Cónsul con tres dias de anticipacion, será puesto en libertad el arrestado, y no se le podrá volver á prender por el mismo motivo.

Esto no obstante, si el desertor hubiese cometido algun delito en tierra, podrá la autoridad local diferir la estradicion hasta que el tribunal haya dictado su sentencia, y esta haya recibido plena y entera ejecucion.

Las Altas Partes contratantes convienen en que los marineros y otros individuos de la tripulacion, súbditos del país en que tenga lugar la desercion, están esceptuados de las estipulaciones del presente artículo.

Art. 12. Siempre que no hubiere estipulaciones en contrario entre los armadores, cargadores y aseguradores, las averías que sufran en la navegacion los buques de los dos países, dirijiéndose á los puertos respectivos, serán arregladas por los Cónsules jenerales, Cónsules y Vicecónsules de su nacion, á no ser que súbditos del país en que residan estos ajentes, ó de una potencia estranjera, se hallen interesados en estas averías, pues en este caso corresponderá su conocimiento y regulacion

los puertos, y en sus entradas y salidas, serán considerados como los nacionales, autorizando á los cónsules para disponer la captura de los marineros desertores de buques mercantes ó de guerra, dándoles latas facultades en los casos de naufrajio de buques españoles en territorio sardo y vice-versa; se declara tambien que sin prévia indemnizacion no se puedan embargar los buques para espedicion militar, ni para uso

á la autoridad local competente, si no media compromiso ó avenencia entre todos los interesados.

Art. 13. Cuando naufrague ó encalle algun buque perteneciente al Gobierno ó á los súbditos de una de las Altas Partes contratantes en el litoral de la otra, las autoridades locales deberán ponerlo inmediatamente en conocimiento del Cónsul eneral, Cónsul ó Vicecónsul del distrito, ó en su defecto en el del Cónsul jeneral, Cónsul ó Vicecónsul mas próximo al lugar del fracaso.

Todas las operaciones relativas al salvamento de los buques españoles que hubieren naufragado ó varado en las aguas territoriales del reino de Cerdeña, serán dirijidas por los Cónsules jenerales, Cónsules y Vicecónsules de España; y recíprocamente todas las operaciones relativas al salvamento de los buques sardos que hubiesen naufragado ó varado en las aguas territoriales del reino de España, serán dirijidas por los Cónsules jenerales, Cónsules y Vicecónsules de Cerdeña.

La intervencion de la autoridad local tendrá lugar únicamente en los dos países, para facilitar á los ajentes consulares los ausilios que necesiten, mantener el órden, garantir los intereses de los salvadores que no pertenezcan á la tripulacion, y asegurar la ejecucion de las disposiciones que deban observarse para la entrada y salida de las mercancías salvadas.

En ausencia y hasta la llegada de los Cónsules jenerales, Cónsules y Vicecónsules, las autoridades locales deberán tomar todas las medidas necesarias para la proteccion de los individuos y la conservacion de los efectos que se hubieren salvado del naufrajio.

En caso de duda sobre la nacionalidad de los buques, las disposiciones mencionadas en el presente artículo serán de la esclusiva competencia de la autoridad local.

Las Altas Partes contratantes convienen además en que las mercancías y efectos salvados no estarán sujetos al pago de ningun derecho de aduana, á menos que no se destinen al consumo interior.

Art. 18. Los ciudadanos ó súbditos de ambas partes contratantes no podrán ser sometidos respectivamente á ningun embargo, ni ser obligados á servir con sus buques y tripulaciones, carruajes, mercancías ú objetos comerciales en ninguna espedicion militar, ni para uso público de ninguna clase, sin conceder á los interesados una indemnizacion convenida préviamente.

Art. 19. Las Altas Partes contratantes convienen en que respecto del ejercicio del comercio de escala, los buques de las dos naciones gozarán respectivamente el tratamiento nacional. El comercio de cabotaje y la pesca nacional se rejirán en los dos Estados por leyes especiales.

Art. 20. Todos los buques que con arreglo á las leyes vijentes en los dos paises son considerados como buques sardos ó españoles, serán tratados respectivamente como tales en cuanto á los efectos del presente convenio. *Tratado de 29 abril de 1856.*

público de ninguna clase; y finalmente, salvo el comercio de cabotaje y el derecho de pesca, los buques de las dos naciones gozarán respectivamente igual tratamiento que las nacionales.

CHILE. Por el tratado de 25 de abril de 1845, la España reconoció la independencia de la república de Chile, y al paso que como consecuencia se hicieron otras diversas estipulaciones, por el artículo 10 se convinieron las partes contratantes «en hacerse mutúamente estensivos «los favores que en punto á comercio y navegacion se han estipulado ó «en lo sucesivo se estipularan con otra cualquiera nacion,» y estos favores se gozarán gratuitamente si la concesion hubiere sido gratuita, y en otro caso con las mismas condiciones con que se hubiere estipulado. Hasta tanto que las partes contratantes celebren un tratado de comercio y navegacion, el comercio y navegacion de sus respectivos súbditos y ciudadanos, se pondrá en los respectivos Estados bajo el pié de una completa reciprocidad, tomando por base el trato y beneficio que se dispense en uno y otro dominio á las naciones mas favorecidas.

CIRUJANO. Por Real órden de 27 de marzo de 1848 (1), se mandó que todo buque mercante que se dirija á Ultramar y cuya tripulacion de capitan á paje sea de cuarenta hombres, ó cuando entre ésta y pasajeros llegue á setenta individuos, ó cuando además de la tripulacion lleve setenta hombres de tropa ó de recluta, debe llevar cirujano y capellan; lo que se ratificó en otra de 28 noviembre (2) del propio año,

(1) Escmo. Sr.: Enterada la Reina nuestra Señora de la consulta dirijida por el Comandante jeneral de Marina del departamento de Ferrol con carta núm. 485 de diez de setiembre último relativa á si en los buques mercantes que se despachen para las Antillas y lleven desde cuarenta individuos para arriba aunque no sean de su tripulacion deberá embarcarse cirujano al tenor de lo prevenido en las Reales órdenes de 6 de junio de 1818 y 17 del mismo mes de 1846; y despues de haber oido á la seccion de guerra y marina del Consejo Real, conforme con su opinion, se ha servido resolver S. M. (q. D. g.) que todo buque mercante que se despache para cualquier punto de Ultramar deberá ir dotado de capellan y cirujano en los casos siguientes: — 1.º Cuando su tripulacion sea de cuarenta hombres de capitan á paje.— 2.º Cuando llegue á setenta individuos entre tripulacion y pasajeros.— Y 3.º Siempre que además de la tripulacion conduzcan setenta hombres de tropa ó de la clase de reclutas.

Dígolo á V. E. de Real órden para su cumplimiento, circulacion correspondiente y por resultas del informe dado por la estinguida Junta directiva y consultiva de la Armada en 8 de enero del presente año, oficio núm. 496. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 27 de marzo de 1848.—Mariano Roca de Togores.—Sr. Subdirector jeneral de la Armada.

(2) S. M. (q. D. g.) de conformidad con el dictamen de la seccion de guerra y marina del Consejo Real, se ha servido resolver, respeto de un espediente ins-

declarándose sin embargo que en caso de justificar debidamente no haber podido encontrar capellan, se despache el buque sin él, pero de ningun modo sin cirujano ni botiquin. Cuyas disposiciones se han ratificado por la Real órden de 20 de marzo de 1851. Si empero faltase cirujano que se presentara á servir esta plaza, podria echarse mano de un practicante, en conformidad á la Real órden de 10 agosto de 1853 (3). La obligacion de llevar facultativo, se halla tambien sancionada por el art. 20 de la ley de Sanidad del reino de 28 noviembre de 1855 (4).

2. En vista de diversas contestaciones entre el subdelegado de medicina y cirujía del partido de Avilés y el ayudante militar de marina del distrito del último punto, se resolvió que los jefes de marina al enrolar á los profesores de medicina y cirujía que han de embarcarse en los buques que se dirijen á Ultramar, les exijan, además de la presentacion de sus respectivos títulos, un documento espedido por el subdelegado de medicina de aquel punto ó del mas inmediato, caso de no haberlo en el mismo, por el cual se acredite estar el interesado en el pleno ejercicio de su profesion, segun la Real órden de 14 de junio de 1849.

truido en este Ministerio, que puesto está mandado por la Real órden de 23 de enero de 1846 que ningun buque pueda conducir mas número de pasajeros para América que à razon de uno por tonelada y para los mares de Asia à razon de uno por tonelada y media, entendiéndose estos en los términos que la misma previene, y por la de 19 de setiembre último que se exija la responsabilidad à los comandantes de marina que permitieron la salida de los puertos de la Península é islas adyacentes sin los requisitos prevenidos à los buques *Maria Julia* y *Veloz Ricardo*, se observen estos preceptos con toda escrupulosidad, como asimismo bajo la mas estrecha responsabilidad de quien corresponda la Real órden de 27 de marzo de este año si bien en casos dados y á juicio de los comandantes jenerales de los respectivos departamentos podrán estos autorizar á los de marina de las provincias para que despachen los buques que se encuentren en los casos indicados en ella; y despues de justificar debidamente sus dueños ó armadores no han podido encontrar capellan, dispensando que salgan á la mar sin esta plaza, pero de ningun modo sin la de cirujano y competente botiquin. Dios, etc. Madrid 28 de noviembre de 1848.

(3) Enterada la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. número 274 en que consulta si podrán despacharse buques para América con un practicante en vez del cirujano que previene la Real órden de 6 de agosto de 1852 cuando no sea fácil encontrarlo, ha tenido á bien resolver S. M. que siempre que despues de agotados todos los medios convenientes no haya ningun cirujano que se presente á servir esta plaza en los buques mercantes que se dirijan á Ultramar, y prévias las justificaciones por escrito necesarias para así acreditarlo que presentarán á los comandantes de marina de las provincias los capitanes, dueños ó consignatarios, se permitirá la salida del buque con solo un practicante. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid 10 de agosto de 1853.

(4) Véase en la voz *Sanidad*.

3. Para que los buques que por no llegar las tripulaciones al número que se deja designado, no deben llevar facultativo, tengan alguna guia para dirijirse en sus enfermedades, por Real órden de 22 enero de de 1852 (5) se mandó llevaran á bordo un ejemplar de la obra titulada: *Guia Médico Quirúrgica.*

COBARDÍA. La falta de valor en quien por su posicion debe tenerlo, es un delito; así, en conformidad al art. 39, tít. 14 Ord. de Mat. (1), el capitan que pudiendo defender su buque lo rindiere ó abandonare cobardemente á los enemigos, responde con sus bienes de aquel, y queda privado de la patronia para siempre á menos que el naviero le perdone, en cuyo caso deberá hacer una campaña en los buques de la Real Armada.

2. En la marina de guerra el abandono del puesto por cobardia, estando el buque empeñado en accion de guerra, se castiga con pena de muerte, bien incurra en ella un simple marinero, bien un oficial del buque, en conformidad al art. 25, tít. 4, trat. 5 Ord. de la Arm. (2).

COFRADIA. Abolido el privilejio que tenian los gremios en la carga y descarga, lo ha quedado asimismo el derecho que se cobraba bajo el título objeto de esta voz, segun terminantemente se declara en Real órden de 7 de julio de 1850 (1).

COMANDANTE JENERAL. Véase *Capitan Jeneral.*

(5) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del espediente instruido con motivo de la instancia del profesor de medicina y cirujía D. Antonio de Gracia y Alvarez autor de la obra titulada *Guia médico quirúrgica* para uso de los capitanes de la marina mercante que por escasa tripulacion están esentos de llevar á su bordo facultativos de la ciencia de curar, solicitando se les obligue á tener un ejemplar de la misma, y que en premio del servicio que ha hecho con su publicacion se le conceda honoríficamente el título de profesor de la Armada. Enterada S. M. de todo, de conformidad con el parecer del espresado en la carta número 1112 del año próximo pasado, se ha dignado conceder al prenombrado D. Antonio de Gracia y Alvarez los honores de 2.° médico del cuerpo de Sanidad de la Armada en recompensa del importante servicio que con la publicacion de la referida obra ha hecho á la marina mercante, cuyos capitanes de los buques que se hallan esceptuados de llevar facultativo deben proveerse de un ejemplar de ella y tenerla en sus respectivos bordos, por ser de reconocida utilidad y hasta de necesidad, segun resulta del mencionado espediente. De Real órden lo digo á V. E. para su cumplimiento y á fin de que dé las correspondientes á su mejor cumplimiento, incluyéndole á los efectos de ordenanza el Real despacho de la espresada gracia. Dios, etc. Madrid 22 de enero de 1852.

(1) Véase la nota 2, páj. 27.

(2) Véase la nota 4, páj. 24.

(1) Véase la nota 9 en *Carga*.

COMANDANTE PARTICULAR. Es el que tiene el mando superior de la marina de cada provincia, y le hay tambien en la capital de cada departamento para el mando de la matrícula de su provincia, á tenor del art. 24, tít. 1 Ord. de Mat. (1).

2. La graduacion de los comandantes de provincia, segun la mayor ó menor importancia de cada una de ellas, es la que determina el reglamento orgánico del servicio pasivo de la Armada de 19 de julio de 1858 (2), con el cual se modificó un tanto el art. 7, tít. 3 Ord. de Mat. (3). Además por dicho reglamento, al efecto de premiar los buenos servicios, se establece un sistema de ascensos.

3. Para atender al alquiler de casa para las oficinas, gastos de escritorio y demás, se concede un sobresueldo á los comandantes, el cual percibirá el oficial que les sustituya si no pueden pasar la revista de presente.

4. El nombramiento de comandante de marina le ejecuta S. M. segun se desprende de los artículos 6.° y 7.° del tit 1.° Ord. de Mat. (4). Deben tomar posesion de sus destinos prévio inventario á presencia del auditor, escribano y subalternos, dando fé de ello el escribano al pié

(1) Art. 24. Aunque en las capitales de las provincias del Ferrol y Cartajena están á la vista los jefes superiores de la jurisdiccion de Marina, se observará sin diferencia con los comandantes de ellas el mismo método que con las demás; y al efecto se nombrarán un auditor de provincia, y escribano de Marina, peculiares á ella, para que ejerzan las funciones que los otros de su clase en las demás provincias, con absoluta igualdad en todos, por la que debe observarse en la jeneralidad del sistema, y proporcionalmente se verificará lo mismo en el distrito de la isla de Leon, en donde el ayudante entenderá en los asuntos de su matrícula como si no estuviese establecida allí la capital del departamento, teniendo separadamente su asesor y escribano de Marina, sin que el del departamento se introduzca sino cuando por via de apelacion pasen las causas al tribunal de la capitanía jeneral. *Tít. 1.° Ord. de Mat.*

(2) Véase la nota 3 en *Comandante Principal.*

(3) Art. 7.° Los cuerpos de matrícula rejimentados, como queda dicho, estarán al mando de los oficiales de guerra de la Armada, destinándose un brigadier para el de cada tercio, y un capitan de navío ó de fragata para el de cada partido: la estension de cada partido será, como se espresa en el art. 4.°, la misma que la de la provincia de Marina, y el comandante se nombrará comandante de la provincia y partido de tal: indicándose con esta doble denominacion así el ejercicio de la jurisdiccion de Marina en aquel territorio, como el mando de toda la jente de mar alistada para el servicio que hubiere en él. *Tít. 3.° Ord. de Mat.*

(4) Art. 6.° Cuando llegase á vacar alguna comandancia de los tercios ó partidos se hará saber, sin pérdida de tiempo, en los tres departamentos por el jeneralísimo, como jefe superior de la Armada; y los que aspirasen á estos destinos deberán remitirle dos instancias, una en derechura, y otra por medio del Capitan jeneral del departamento á que corresponda el empleo vacante; el cual en vista de todas las que reciba en el plazo señalado, y precedido el informe del comandante principal de los tercios, formará una consulta para el jefe superior, manifestando

del Real despacho, hacer saber su nombramiento á las autoridades políticas y militares de la provincia, así como tambien á los ayudantes de los distritos y demás dependientes suyos, y enterarse desde luego del estado de todos los asuntos y reclamaciones gubernativas y judiciales; así se sienta en los arts. 21, 22 y 23, tít. 1, Ord. de Mat. (5). En las provincias Vascongadas debe dar noticia de su arribo á la Diputacion respectiva, presentándole su Real nombramiento antes de posesionarse, á tenor del art. 4, tit. 11 Ord. de Mat. (6).

5. En el caso de vacante ó ausencia del comandante, debe hacer sus veces el capitan del puerto, en defecto de este el ayudante mas graduado y antiguo del distrito, y mientras este se presenta el asesor del juzgado, segun así se halla dispuesto por Real órden de 21 de setiembre de 1842. (7).

los sujetos que en su concepto deban preferirse en el órden que lo indique, sin omitir las razones reservadas que tenga para ello.

Art. 7.° El jeneralísimo, como jefe superior, con presencia de la propuesta del Capitan jeneral, y de las noticias y solicitudes que hubiere recibido, formará la del sujeto que, atendidas todas sus circunstancias, juzgase mas benemérito y apto para el destino, sin sujetarse precisamente á los comprendidos en la consulta del departamento; y me la presentará en la forma debida, á fin de que espida mi Real nombramiento á favor del agraciado. *Tít.* 1.° *Ord. de Mat.*

(5) Art. 21. Los oficiales que se nombraren para el mando de las provincias por mí, pasarán inmediatamente á tomar posesion de sus empleos, ya sea por fallecimiento, ó ya por relevo de su antecesor, y lo practicarán con la formalidad debida á presencia de sus subalternos residentes en la capital, y del auditor y escribano de Marina, entregándose de todos los asuntos y papeles de la dependencia por un inventario claro y metódico que debe haber en todas para el gobierno de las materias de su manejo; y hechos cargo de todo pondrán su recibo á continuacion del mismo inventario que firmarán el que hace la entrega y el que recibe, haciéndose este responsable desde aquel punto de su conservacion y cuenta sucesiva; y encontrándose alguna falta en esta ocasion, y no quedando satisfecho, lo espresará al pié del mismo inventario, y dará parte al comandante principa despues de verificado el acto de su posesion.

Art. 22. Hecho cargo del mando, de cuya entrega debe dar fé el escribano de juzgado á continuacion del real despacho, lo comunicará de oficio al gobernador, correjidor ó justicia del pueblo, para que les conste y reconozcan su lejítima autoridad. Tambien hará saber la toma de posesion de su empleo á los ayudantes de sus respectivos distritos, á los capitanes de puerto de ellos, y á cualquier otro oficial que tenga algun encargo á sus órdenes. *Tít.* 1.° *Ord. de Mat.*

Art. 23. Véase en la nota 5, páj. 104.

(6) Art. 4.° El oficial que fuere nombrado para ejercer el mando de la jurisdiccion militar de Marina en cualquiera de las provincias Vascongadas dará aviso de su arribo en papel de oficio á la diputacion respectiva, presentándole segun práctica mi real nombramiento antes de posesionarse de su empleo, cuyo acto ha de verificarse con las formalidades prevenidas por punto jeneral. *Tít.* 11 *Ord. de Mat.*

(7) He dado cuenta al Rejente del Reino de la carta de V. E. núm. 114, en la

6. Segun fuese su graduacion, deberá darse guardia á los comandantes ú ordenanza, segun el art. 27, tít. 6 Ord. de Mat. (8).

7. Las oficinas de las comandancias de Marina deben estar abiertas de sol á sol, para el despacho de los documentos de navegacion, segun está mandado por Real órden de 11 de enero de 1856 (9); y si en ellas se exijen derechos indebidos, pueden los capitanes ó patrones acudir directamente en queja al Gobierno, segun Real órden de 12 del propio mes y año (10).

8. Uno de los principales deberes de los comandantes consiste en el despacho de los buques, debiendo proveerlos de la Real patente, rol, contratas con la tripulacion y demás documentos indispensables á la navegacion; y si algun buque llega á su territorio falta de ellos, deben dar cuenta al capitan jeneral segun se dispone en Real órden de 9 de diciembre de 1858 (11). Deben suprimirse las visitas que antes se

que participa que la Junta de direccion de ese apostadero, convocada por V. E. al efecto, acordó que en ausencia ó enfermedades del comandante, segundo y ayudante de una provincia de marina, y á falta tambien del capitan del puerto, ejerza la jurisdiccion militar gubernativa el gobernador ú comandante de armas del puerto, por las razones que se espresan; y S. A., enterado de todo y tambien de que el mencionado acuerdo no está conforme, ni con el espíritu de la Ordenanza de Matrículas, ni con lo determinado en las Reales órdenes de 14 de noviembre de 1836 y 12 de enero de 1837 segun manifiesta la Junta de Almirantazgo, á la que tuvo á bien oir en el asunto, de conformidad con su parecer, se ha servido resolver, que en el caso espresado pase sin demora á desempeñar la comandancia militar de marina de la provincia el ayudante de distrito mas graduado y antiguo de la misma, y que en el de no dar lugar por lo ejecutivo del caso á aguardar la llegada del ayudante dicho para encargarse del mando de la provincia, lo desempeñe hasta su arribo el asesor del juzgado de la comandancia, como por práctica antigua se verifica en la Península. Madrid 21 de setiembre de 1842.

(8) Art. 27. A los comandantes de los tercios, que han de ser brigadieres como está mandado, se les proveerá en las capitales de su residencia, ó en cualquier otro paraje de su jurisdiccion en que la ejerzan, y en que hubiere tropa de guarnicion ó cuartel, la guardia de un cabo y seis soldados; á los comandantes particulares de los partidos ó provincias que fueren capitanes de navío, un cabo y cuatro soldados; y á los que solo fueren capitanes de fragata se les darán dos soldados de ordenanza. En caso de no haber tropa de guarnicion ó cuartel se proveerán á estos mismos jefes de la de inválidos de artillería é infantería de Marina, que tuvieren á sus órdenes. *Tít. 6.º Ord. de Mat.*

(9) Véase la nota 17, páj. 131.

(10) Véase la nota 18, páj. 131.

(11) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la carta de V. E., núm 1273, de 29 de noviembre último, dando cuenta de haber recomendado á los comandantes de los tercios navales de la comprension de ese departamento la estricta observancia de las Reales órdenes de 27 de marzo y 6 de julio últimos, consecuente á denuncia del comandante de la provincia de Almería relativa al frecuente abuso que se observa en aquel puerto contra lo prevenido en dichas soberanas disposi-

practicaban al despacho de buques para América en averiguacion de si llevaban ó no polizones, segun la Real órden de 27 junio de 1839 (12).

9. Uno de los principales deberes de los comandantes es velar para que no se vulneren en lo mas mínimo las franquicias y exenciones con-

ciones, de llegar á él procedentes de otras provincias embarcaciones de cabotaje mandadas por marineros hábiles provistos de real patente y demás documentos de navegacion y sin llevar celebrado entre el capitan y tripulantes el contrato que previene el art. 699 del Código de Comercio con lo demás que V. E. manifiesta: impuesta S. M. se ha dignado aprobar lo dispuesto por V. E., resolviendo al mismo tiempo se prevenga á todos los comandantes de las provincias marítimas y ayudantes de los distritos de las mismas, dén inmediato conocimiento al Capitan jeneral del departamento en que sirvan de todo buque que llegue á los puertos de sus respectivos destinos en cuya habilitacion para viaje ó despacho se hubieren infrinjido tanto los Reales preceptos citados como cualquiera otro de los consignados en la ordenanza ó establecidos posteriormente relativos al mismo asunto, con espresion del punto en que haya sido habilitado ó despachado, para que elevadas á este Ministerio tales participaciones con el informe del Capitan jeneral, pueda S. M. resolver en cada caso lo que tenga por mas conveniente al fin para que son dictadas estas medidas. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento, efectos que se ordenan y como resultado de su precitada comunicacion. Dios, etc. Madrid 9 de diciembre de 1858.

(12) He dado cuenta á S. M. la Reina (q. D. g.) de una representacion promovida por D. S. Menendez, D. Bruno Herce y otros seis individuos al parecer del comercio de la Coruña, solicitando se digne declarar que los capitanes de buques para América no están sujetos á otras formalidades que las establecidas por punto jeneral á los demás puertos del Reino; en cuya representacion se envuelve una queja ó severa censura de la conducta, en el desempeño de sus funciones, del ayudante de la Comandancia de aquella provincia: y S. M., instruido el debido espediente, y previos los informes que se han creido convenientes en el asunto, ha tenido á bien declarar que dicha queja es del todo infundada y no espresada en los comedidos términos que se debe, cuando se trata de un ajente del gobierno que segun consta cumple con la mayor exactitud y probidad los deberes de su empleo; deduciéndose la ignorancia en que están los promovedores de las leyes que rijen en la materia y que así es la voluntad de S. M. se les haga entender á fin de que conozcan la falta de exactitud en que han incurrido. Al mismo tiempo, deseosa siempre S. M. de facilitar en favor del comercio todas las prácticas que puedan sin causa suficiente embarazar las operaciones que preceden á la salida de los buques para sus espediciones de Ultramar, y conformándose con el dictámen de esa Junta, se ha dignado resolver que cesen en lo sucesivo las visitas mandadas pasar á los buques que salen para América por el artículo 10 del Reglamento del libre comercio de Indias, con el objeto de averiguar si llevan ó no polizones, como acto innecesario ó inútil en la actualidad mediante á que los capitanes de los puertos á donde dichos buques ván destinados son los que deben evitar su desembarco en aquellos dominios y aun entregarlos á las autoridades para el correspondiente castigo, cumpliendo con los deberes que les impone la ordenanza. De Real órden lo digo á V. S. para intelijencia de la junta y efectos de su cumplimiento. Dios, etc. 27 de junio de 1839.

cedidas á los individuos de marina, defendiéndoles y protejiéndoles contra cualquier ataque que recibieran en ellos. Tambien deben procurar se les administre justicia pronta y cumplida, así por su juzgado como por los de los ayudantes, á cuyo efecto deben oir y remediar las quejas que acerca estos puntos se pusieren en su conocimiento, segun lo previenen los arts. 7 y 8, tít. 13 Ord. de Mat. (13).

10. Los comandantes de provincia deben residir en las respectivas capitales, y no pueden cambiar de domicilio sin autorizacion de S. M. Los particulares de cada tercio son jefes de los demás comprendidos en el mismo en los asuntos gubernativos, y deben darle parte mensual y semestral de todas las ocurrencias relativas á la matrícula, tanto de hombres como de buques, á tenor de lo dispuesto en los arts. 16 al 20, tít. 3 Ord. de Mat. (14), cuyo cumplimiento se recordó en órden de 7 de

(13) Art. 7.° Una de las principales atenciones de los comandantes de provincia y ayudantes de distrito ha de ser la constante obligacion de examinar con particular esmero si á los matriculados se les guardan y cumplen exactamente todos los fueros y privilejios que por mí y por mis antecesores les están declarados, así con respeto á sus personas en calidad de dependientes de la jurisdiccion militar de Marina, como con referencia á su profesion en las exenciones y franquicias concedidas á beneficio de la navegacion y pesca nacional; cuyo lucro ha de refundirse enteramente en las matrículas: y de cualquier contravencion que en perjuicio de dichas regalías pudiere haber introducido en algunos pueblos el abandono y el abuso, darán cuenta al comandante de su tercio para noticia del principal, á fin de que ocurra á su remedio en el modo mas eficaz, quedando responsables los mismos comandantes de las mas leves faltas que se notaren en sus provincias contra esta esencial prerogativa de los matriculados.

Art. 8.° Al mismo tiempo de la revista se impondrán los comandantes del buen ó mal desempeño de los ayudantes de sus distritos y de los demás subalternos del juzgado, á cuyo fin oirán las quejas reservadas que de palabra ó por escrito (no siendo anónimas) le dieren los individuos que se creyesen agraviados, y á los que se hará justicia, sin causar notable demora ni estorsion á los pueblos ni á los individuos de su mando con motivo de la comision, que deberá evacuarse con la prontitud posible, formando los apuntes y tomando las noticias que puedan convenir á su gobierno; llevando á este fin consigo un escribiente y un oficial subalterno si le hubiere menester; y de resultas se pasarán informes reservados de todos al comandante principal, que hará de ellos el uso conveniente. *Tít. 13 Ordenanza de Mat.*

(14) Art. 16. Los comandantes de las provincias ó partidos tendrán el mando de la jurisdiccion en los límites de su territorio, igualmente que el de todos los trozos y demás clases que corresponden al alistamiento, con sujecion al comandante del tercio de que dependan, cuyas órdenes obedecerán en las materias relativas al réjimen y gobierno de la jente de mar; y no en lo correspondiente al ejercicio de la jurisdiccion sobre otros asuntos, en los cuales se entenderán directamente con el comandante principal.

Art. 17. Además del mando que tendrán los comandantes de los tercios en las provincias de su dependencia, rejentarán el particular en el de su denominacion,

octubre de 1842. En las provincias vascongadas deberán exijir estos datos de las respectivas diputaciones, conforme al art. 6, tít. 11 Ord. de Mat. (15), y Real órden de 14 de julio de 1828 (16).

siendo igual en todas la autoridad en lo perteneciente al mando de los alistamientos, gobierno interior, y cuenta y razon de ellos que es consiguiente.

Art. 18. Establecerán los comandantes de las provincias ó partidos su residencia en las capitales asignadas actualmente al efecto, y no podrán variarlas sin mi consentimiento; pero tienen facultad los capitanes jenerales de los departamentos para alterar la de los ayudantes de los distritos, precedido informe del comandante principal de los tercios, y dando cuenta al jeneralísimo, como jefe superior de mi Armada, para su aprobacion.

Art. 19. Los comandantes de los partidos darán cuentas en fines de cada mes al de su respectivo tercio de todas las novedades que hubiesen ocurrido en el alistamiento, separacion y destino de la jente de mar, ó cualesquiera otras, usando al efecto de partes y no de oficios, con el fin de ahorrar las contestaciones que exijirian estos. Asimismo le pasarán á principio de los meses de mayo y noviembre un resúmen jeneral de toda la marinería de sus respectivos trozos, de los veteranos, maestranza, pilotos y oficiales de mar, con las notas oportunas para conocimiento de sus destinos, comprendiéndose tambien las embarcaciones matriculadas en sus puertos, con distincion de sus clases y destinos.

Art. 20. De estos partes mensuales y semestres reunirán al recibir los comandantes de los tercios un resúmen estensivo á su respectiva comprension, con espresion de partidos y demás noticias, dirijiéndolas al comandante principal, con inclusion de una nota separada de las novedades ocurridas. *Tít. 3.° Ord. de Mat.*

(15) Art. 6.° En la cuenta y razon del número, existencia y paradero de la marinería de estas provincias han de entender privativamente sus diputaciones, que anualmente por el mes de noviembre pasarán al comandante militar de Marina un estado de la jente de mar que hubiere en cada pueblo de su comprension, con distincion de los ausentes en destino conocido ó ignorado, de los que hubieren fallecido desde el año anterior, y de los que por su vejez ó achaques no estuviesen en aptitud de servir en mi Armada; á fin de que consten todas estas noticias en la comandancia, y puedan incluirse en el estado jeneral que á fines del año debe pasarse al comandante principal del departamento del Ferrol. *Tít. 11 Ord. de Matrículas.*

(16) Escmo. Sr.: Ha hecho presente el Director jeneral de la Armada, que no puede completar los trabajos resultantes de la revista de inspeccion pasada á los tercios navales, y tener por consiguiente cabal razon del estado de la marina mercante para conocimiento del Rey Ntro. Sr., porque los Comandantes militares de Marina de las provincias de Bilbao y San Sebastian carecen de noticia del número de embarcaciones que hay en ellas, arqueo de cada una, y demás circunstancias de ordenanza, á causa de que estas noticias solo las tienen las diputaciones; y S. M. ha tenido á bien resolver, que por el Ministerio del cargo de V. E. se prevenga á las diputaciones de Vizcaya y Guipúzcoa pasen cada año á los Comandantes de Marina de Bilbao y San Sebastian la noticia de los buques que haya en la comprension de cada una de ellas, con espresion de su nombre, clase y número de toneladas que mida cada uno, en lo cual no puede ofrecerse ningun reparo, pues que en nada se opone á sus fueros y privilejios particulares. Lo digo á V. E. de Real órden para su

11. Para que así como el comandante principal por la reunion de los partes de las provincias, tiene noticia del estado de la matrícula en el departamento de su cargo, la pueda tener tambien de la que está prestando sus servicios en los buques de guerra y arsenales, el mayor jeneral debe darle parte individual de las novedades ocurridas por desercion, trasbordos, embarcos, desembarcos, despidos, condenas ó fallecimientos, espresando el nombre del individuo, su destino y partido á que pertenece; cuyas noticias trasladará el comandante principal al particular respectivo, segun los arts. 28, 29 y 46, tit. 4 Ord. de Matrícula (17).

12. Si debe repararse algun buque de la Armada, ó por cualquier causa se pusiera al cuidado del comandante, ó se le hiciera algun encargo para aprestos, fletamentos, surtimiento de víveres ú otros, deberá desempeñarlo con todo celo y actividad; como ya de sí lo indica el buen sentido, y en especial lo previene el art. 23, tit. 6 Ord de Marícula. (18).

cumplimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 14 de julio de 1828.—Luis María de Salazar.—Sr. Secretario de Estado y del despacho de Gracia y Justicia.

(17) Art. 28. Al comandante principal de los tercios se le pasará mensualmente por el mayor jeneral del departamento noticia individual de las novedades ocurridas en la jente de mar empleada en el arsenal ó buques armados, por deserciones, trasbordos, embarcos ó desembarcos, condenas ó fallecimientos, espresándose el nombre del sujeto, su destino y partido de que fuere; y si además necesitare para aclaracion de dudas sobre estos puntos algunas otras noticias, se las facilitará, y se practicará lo mismo por los oficios principales de Marina siempre que aquel jefe las solicite del contador principal por medio de alguno de sus ayudantes verbalmente, debiéndose exhibir la noticia pedida con la firma entera del contador principal, ó del jefe de la dependencia que la suministre.

Art. 29. De las novedades sobre matriculados destinados á campaña reunidas en la comandancia principal, se formarán relaciones particulares de las que correspondan á cada tercio, á cuyos comandantes se trasladarán con toda la brevedad posible para su intelijencia y comunicacion de los respectivos partidos; y de las que pertenezcan á individuos de otro departamento se formará relacion separada, pasándola al comandante principal de sus tercios.

Art. 46. Los comandantes principales darán á los particulares de los tercios noticia circunstanciada de los matriculados que se hubieren despedido del servicio, con espresion de sus filiaciones, trozo y tercio á que correspondan; de la fecha del pasaporte de su despido, y motivos que lo hayan ocasionado; sirviendo estas noticias de comprobacion que asegure la lejítimidad de los mismos pasaportes, que se recojerán por los jefes de las respectivas Matrículas. *Tít. 4.° Ord. de Mat.*

(18) Art. 23. Siempre que en puertos fuera de la capital del departamento entrasen mis bajeles sin necesidad de repararse, ó que por órden particular se pusiesen al cuidado de los comandantes de las provincias algunos encargos de habilitacion, apresto y fletamento, surtimiento de víveres ú otros asuntos de esta especie, se

13. En los casos que debieran establecerse vijias ó atalayas, corresponde al comandante de cada provincia, cuidar de su colocacion en las costas de su mando, conforme al art. 26, tit, 6 Ord. de Mat. (19).

14. Los comandantes de provincia son jefes inmediatos de los capitanes de puerto; por cuyo conducto deben estos recibir todas las órdenes, en conformidad al art. 19, tit. 1 Ord. de Mat. (20). Antiguamente, como lo disponia el propio articulo, eran vocales de las juntas de propios y de las de sanidad; pero esas atribuciones se confirieron á los capitanes de puerto, segun se manifiesta en el núm. 5 de dicha voz páj. 197.

15. Cuando las necesidades del servicio lo exijan, el comandante de marina tiene autoridad para reclamar el competente ausilio de fuerza armada del Capitan jeneral, conforme lo prescribia para los casos de naufrajio en especial la Real órden de 3 de febrero de 1787, y segun para todas las ocurrencias del servicio que lo reclamen se mandó en la de 18 de noviembre de 1826 (21).

16. Los comandantes de marina, bajo su responsabilidad, deben proponer al Capitan jeneral de su respectivo departamento, la remocion de los jefes y oficiales empleados en el territorio de su mando cuando en su concepto lo exija el bien del servicio y el buen nombre de la institucion, segun lo dispone el art. 15 del reglamento arriba citado (22).

17. Los comandantes de marina ejercen jurisdiccion, y en consecuen-

aplicarán á su desempeño con el debido celo y actividad, á fin de que se cumplan con prontitud y acierto los objetos de mi servicio, procediendo igualmente en la cuenta y razon conforme con lo que se manda en esta ordenanza. *Tít.* 6.° *Ordenanza de Mat.*

(19) Art. 26. Como la pronta comunicacion de las ocurrencias es un objeto de la mayor importancia, singularmente en los tiempos de guerra, he tenido tambien por conveniente resolver que se establezca por todo el circuito de las costas de la Península un método jeneral, sencillo y fácil de señales marítimas bajo la direccion de los comandantes de las provincias; á cuyo fin el jeneralísimo de mi Armada, despues de mandar que en la estension de cada departamento se reconozcan por oficiales de desempeño los sitios mas ventajosos para la colocacion de atalayas, formará un presupuesto del costo á que asciendan las que hayan de fabricarse, y demás gastos de este establecimiento; y hará un reglamento de lo que en él haya de observarse: sin que este nuevo plan de vijías para la comunicacion de señales marítimas haya de alterar el de las torres que hay en las costas del reino de Granada (ó pueden existir en otras partes), segun el reglamento de 18 de agosto de 1764, para defensa de ellas contra insultos de los corsarios; las cuales han de quedar como hasta aquí bajo las órdenes del Capitan jeneral de la misma costa. *Tít.* 6.° *Ord. de Mat.*

(20) Véase la nota 2, páj. 191.

(21) Véase la nota 2, páj. 108.

(22) Véase la nota 3 en *Comandante Principal.*

cia tienen su juzgado que se compone de asesor, fiscal, escribano y alguacil. En las provincias Vascongadas no la ejercen y por lo tanto solo tienen un asesor y escribano para el mejor desempeño de los asuntos correspondientes á su dependencia, en conformidad al art. 5, tít. 11, Ord. de Mat. (23).

18. Cada uno en el territorio de su mando conoce de todas las causas asi civiles como criminales que se promovieren contra individuos que gocen fuero de marina y no se hallen en servicio activo, conforme á los arts. 19 y 31, tít. 1, Ord. de Mat. (24), y tambien deben conocer de las testamentarías y abintestatos de los mismos, con arreglo al art. 24, tít. 6 (25), y de los juicios de arribadas ya que este juzgado se halla anejo á las comandancias de marina desde la Real órden de 26 de marzo de 1829 (26). No así en Indias donde no ha sido comunicada esta órden

(23) Art. 5.° Para asesorarse en los asuntos correspondientes á su dependencia, y autorizar los instrumentos jurídicos que á ella pertenezcan, elejirá cada comandante en estas provincias, precedida la aprobacion del Capitan jeneral del departamento por mano del comandante principal, un letrado y escribano de su confianza, á los cuales se abonará durante el tiempo de su comision el goce de reglamento, y cobrarán los derechos de oficio con sujecion al arancel establecido competentemente en los pueblos de su residencia: teniendo cuidado el escribano de llevar el protocolo con las precauciones convenientes y prescritas en el art. 27 del título de mando. *Tít. 11 Ord. de Mat.*

(24) Art. 19. Véase la nota 2, páj. 191.

Art. 31. Los comandantes militares de Marina, cada uno en la estension de la provincia de su destino, serán jueces privativos de todos los individuos que gocen su fuero, y no se hallen en servicio activo: y han de juzgarse ante ellos en primera instancia todas sus causas, así civiles como criminales, que no sean de las esceptuadas por espresa declaracion mia, que esté en su fuerza con inhibicion absoluta de otros jueces, que no deberán mezclarse en las cosas ni con los individuos de Marina; y por cuanto conviene evitar todo lo posible los pleitos, y que las diferencias entre la jente de mar se ajusten en la forma posible por juicios verbales, mando á los comandantes militares que siendo adaptable á las circunstancias de las causas sin detrimento de la justicia, procedan por esta via sumaria económica y sin formalidad de juicio. Aun siendo indispensable el método contencioso, y recibidas auténtica y formalmente informaciones para resolver en justicia con presencia de pruebas y alegatos, es mi voluntad que antes que las causas lleguen á empeñarse en la necesidad de seguirse por términos legales, procuren los comandantes serenarlas y desvanecerlas, convocando á las partes á presencia de auditor y escribano para persuadirles de sus ventajas en una amigable composicion, lo que ha de constar en autos, concurriendo con eficacia á que no prevalezcan las enemistades y discordias; y así no se dará curso á segundo pedimento en causas transijibles, sin constar por testimonio estar efectuadas las prevenciones antecedentes; de cuya omision se hará un grave cargo al escribano y al auditor. *Tít. 1.° Ord. de Mat.*

(25) Véase la nota 12, páj. 129.

(26) Conformándose el Rey Ntro Sr. con lo espuesto por el Consejo de señores

y por consiguiente subsisten los juzgados de arribadas. Conocen tambien como delegados del Capitan jeneral de los negocios que este les encargare y forman las primeras dilijencias en casos urjentes. Tambien les corresponde conocer de los pleitos y diferencias entre los cargadores y propietarios de los barcos con los marineros ó patrones de la dotacion pero no de los interesados entre si cuando no sean matriculados, segun el art. 42, tít. 1, Ord. de Mat. (27).

19. Las sentencias de los Comandantes de marina en que se impusiera pena de la vida eran las solas y únicas que cuando las partes no apelaban debian remitirse en consulta al Tribunal Supremo de Guerra y Marina segun lo disponia el art. 32, tít. 1, Ord. de Mat. (28) pero al presente en conformidad á lo dispuesto en el artículo 51 del Reg. Prov. y circular del Tribunal Supremo de Guerra y Marina de 24 de marzo

Ministros ha tenido á bien resolver que cesen las gratificaciones que gozan en algunos puntos los jueces de arribadas: que se supriman los empleos de asesor, secretario, oficiales y demás empleados de dichos juzgados: que cesen tambien los gastos de casa y cualesquiera otros: que las ocupaciones que hasta ahora han tenido estos jueces en los encargos de los diferentes ministerios de Guerra, Marina, Gracia y Justicia y Hacienda, entendiendo por los Mismos á la direccion económica y á los suplementos de los gastos que ocurran: que el destino de juez de arribadas, es anexo al de comandante de marina de los tercios navales: que los empleados con Real nombramiento en los espresados juzgados, queden en clase de cesantes sujetos á la clasificacion determinada en el Real decreto de 3 de abril del año próximo pasado, considerándoseles para esto como sueldo todo lo que en concepto de tal hayan gozado por reglamento, aun cuando lo hayan percibido una parte del tesoro Real y otra de los fondos consulares: que estos empleados cesantes sean recomendados para su pronta colocacion; y que en los puntos en donde haya jueces de arribadas distintos de los intendentes subsistan mientras S. M. no se digne resolver otra cosa cobrando sus sueldos ó gratificaciones del fondo consular del distrito en que se hallen. Madrid 26 de marzo de 1829.

(27) Art. 42. Son jueces de primera instancia los comandantes de las provincias en los pleitos ó diferencias que resultaren entre los cargadores propietarios de las embarcaciones con patrones y marineros de su dotacion. Pero no en las causas ó pretensiones de los interesados entre sí, cuando no fueren matriculados, sobre particion de ganancias ú otros asuntos que resulten del comercio, y no tengan por su principal objeto el de la navegacion: pues las causas de cualquier especie que sean, versándose con matriculados, corresponden al juzgado de Marina, ante cuyos jefes militares han de presentarse todas las quejas ó pretensiones contra sus dependientes para que se satisfagan en justicia: pertenecerá al mismo juzgado de Marina el conocimiento de los delitos que de cualquier especie y por cualquier individuo se cometieren á bordo de los buques mercantes españoles, sean de la clase que fuesen, así en alta mar, como en las costas ó puertos, no siendo de los esceptuados, segun lo prevenido en el artículo 38 de este título. *Tít. 1.º Ord. de Matrículas.*

(28) Art. 32. Véase la nota 2, páj. 69.

de 1840 (29) deben hacerlo en toda clase de negocios criminales inclusos aquellos en que recayere auto de sobreseimiento.

20. De las sentencias que pronuncien los comandantes de marina, ya sea en asuntos criminales, ya en negocios civiles, pueden apelar las partes para ante el Capitan jeneral del departamento á tenor del art. 33, tít. 1, Ord. de Mat. (30). Era facultativo tambien á aquella autoridad el avocar á su conocimiento los negocios pendientes en las comandancias segun el citado artículo, pero esta facultad le ha venido á quedar derogada en conformidad á lo prevenido por el art. 59 del reglamento provisional para la administracion de justicia que se declaró estensivo á la jurisdiccion de marina.

21. Los comandantes de marina no pueden recibir dádivas ni exijir el mas leve derecho, ni tampoco ejercer el comercio marítimo, cuya última disposicion comprende á todos los dependientes de los juzgados de marina, conforme resulta del art. 36, tít. 1, Ord. de Mat. (31). Consecuencia de este principio es que los comandantes y demás jefes militares que ejerzan la jurisdiccion por medio de asesor no perciban derecho por las firmas que pusieren en los negocios judiciales que se ventilen en su juzgado, lo que de esta suerte se declaró en Real órden de 31 de enero de 1837, declaracion innecesaria en el dia ya que ni aun los *asesores* que antes los disfrutaban los perciben segun se ha dicho en aquella voz.

(29) El tribunal de la comandancia jeneral de este departamento en providencia de 2 del actual en cumplimiento de lo resuelto por el Tribunal Supremo de Guerra y Marina, de conformidad con lo espuesto por el señor fiscal togado del mismo que ha sido comunicada á esta comandancia jeneral en 24 de marzo último por el señor secretario del mismo Tribunal Supremo, ha mandado se dirija órden á todos los comandantes de las provincias comprendidas en ese departamento para que las providencias de sobreseimiento que recaigan en las causas criminales que se promuevan en los respectivos juzgados no se lleven á efecto sin consultarlas con dicho Tribunal Supremo y hasta la superior resolucion: cuya consulta se ejecute por medio de esta comandancia jeneral. Cartajena 11 de abril de 1840.

(30) Véase la nota 2, páj. 69.

(31) Art. 36. De cualquiera clase que sean los jefes militares de las matrículas, han de cumplir y desempeñar la administracion gubernativa y judicial de justicia en todas las materias dependientes de su juzgado, segun lo prevenido en esta Ordenanza, tomando por sí ó por su segundo ó ayudante las declaraciones en causas contenciosas, y solo en las criminales podrá delegar al auditor las esposiciones de los testigos, procurando con esfuerzo la mas pronta sustanciacion, sin arbitrio de recibir dádivas, ni exijir el mas leve derecho; celando que los demás empleados observen puntualmente aquella misma regla. Tampoco podrán los comandantes de los partidos, ayudantes de los distritos ni dependiente alguno de los juzgados de Marina interesarse directa ó indirectamente en especie alguna de comercio de mar del que se ejecute á los puertos, ó desde los pueblos de su residencia. *Tít. 1.° Ord. de Mat.*

22. En los casos en que los juzgados de marina deban tener presos pueden valerse de las cárceles públicas. Véase *Cárcel y Preso.*

23. Igualmente pueden los jefes de matricula disponer del pregonero público para la práctica de todas las dilijencias judiciales ó gubernativas que lo consideren necesario, procurando que este servicio no turbe el que tuviere dispuesto la autoridal civil, á tenor de la prevenido en el art. 41 del tit. 1, Ord. de Mat. (32), y Real órden de 4 de noviembre de 1829 (33).

24. Los comandantes de provincia de Canarias y Puerto-Rico se denominan comandantes principales, segun se espresa en el núm. 5 de la voz *Comandante principal.*

COMANDANTE PRINCIPAL. Como jefes superiores de las matriculas se establecieron en cada departamento por los arts. 2, 3, 4, y 5, tít. 1, y 6, tit. 3, Ord. de Mat. (1) unos oficiales á cuyas inmediatas órdenes

(32) Véase la nota 2, páj. 146.

(33) Escmo. Sr.: El Rey Ntro. Sr. se ha conformado con el parecer del director jeneral de la Armada que es el siguiente:—Escmo. Sr.: Cumpliendo con lo que V. E. me previene en Real órden de 27 de octubre último para que manifieste mi opinion acerca del articulo que se trata de añadir en el título 8.º de la jurisdiccion militar de marina, de si las justicias de los pueblos deben de advertir al pregonero que siempre que el jefe de marina respectivo le mande publicar un bando lo practique inmediatamente, soy de opinion que en ningun pueblo necesitaban los jefes de marina impetrar la venia de la justicia cada vez que se hubieren de publicar bandos y fijar edictos relativos á los negocios encargados á su jurisdiccion, pues reconocida esta por la misma justicia desde el momento que entró á ejercerla, le quedaron con este motivo espeditas sus facultades, así como se practica con los jefes de rentas y demás jurisdicciones privativas. Esta doctrina se halla conforme con lo dispuesto en el art. 41, tít. 1.º de la Ordenanza de Matrículas de 1802, y previniéndose por él ó facultándose al jefe de marina para mandar al pregonero la publicacion de un bando, seria muy ridículo careciese de la inherente al mismo bando, que es la fijacion del edicto que refiere lo mandado publicar para su observancia, como que lo uno y lo otro se hallan íntimamente unidos y de naturaleza inseparables. Asi que convendria redactarse el artículo de la ordenanza orijinal ó sea traslado adicional á las jenerales de los tercios navales que S. M. ha dispuesto rija en lo sucesivo. Y lo digo á V. E. en contestacion, con inclusion del oficio del asesor jeneral de marina, para la resolucion que tenga á bien el Rey Ntro. Sr. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 4 de noviembre de 1829.

(1) Art. 2.º En la comprension de cada departamento tendrá su Capitan jeneral, como sustituto del primer jefe de mi armada naval, toda la autoridad sobre las clases de matrículas de mar; pero en alivio de sus atenciones establezco en cada capital de departamento un comandante principal, que reuna la direccion y gobierno de las matrículas de su estension, siendo único conducto por donde en todo asunto de oficio de cualquiera clase que sea se entienda con los jefes de marina de las provincias el Capitan jeneral; y al contrario, con sola la escepcion en el caso de recurso contra el comandante principal. Este hará obedecer todas las órdenes

debian hallarse los comandantes particulares de provincia. Este destino se suprimió al efecto de hacer economías por Real órden de 27 de setiembre de 1826, confiriéndose sus atribuciones directamente á los capi-

que le comunicare aquel jefe ó el jeneralísimo, y cuidará por sí de celar el cumplimiento de esta ordenanza, y de disponer con arreglo á ella cuanto ocurriere, y se le consultare de las provincias.

Art. 3.° El comandante principal reunirá en sí todo el mando de los tercios navales de su departamento con arreglo á lo que se manda en esta ordenanza; y los comandantes particulares de los tercios comunicarán y harán obedecer en ellos las órdenes que les diere, pasándole oportunamente todos los avisos y noticias que deban llegar á su conocimiento. Pero en el ejercicio de su mando guardarán los comandantes principales la subordinacion y dependencia que es debida á los Capitanes jenerales de los departamentos respectivos, obedeciendo las órdenes que les dieren, tanto para la convocatoria de la marinería que exijan los armamentos, como sobre los demás objetos de mi real servicio.

Art. 4.° Aunque el comandante principal es un jefe de toda la matrícula del departamento en cuanto fuere conducente á su gobierno y manejo, como subalterno inmediato del Capitan jeneral, en este ramo no tendrá autoridad judicial; y así las causas de esta naturaleza civiles ó criminales por via de apelacion, ó avocadas por el Capitan jeneral deben verse y juzgarse en su tribunal, del que solo podrá apelarse á mi supremo consejo de guerra. No obstante, el comandante principal será el conducto por donde pasen todas estas causas, informando al Capitan jeneral, y esponiendo su dictámen en un oficio que se insertará en ella; cuya pronta conclusion procurará por todos los medios posibles; y se comunicará por su medio á las provincias, no solo la providencia final que al efecto se le hará saber, sino cualquier otra intermedia que haya de obrar en los partidos; pues este jefe subalterno que los maneja y debe estar bien instruido en todo su jiro, se interesará particularmente en la pronta y recta administracion de la justicia, promoverá la brevedad de las causas hasta dar cuenta al jeneralísimo, si no bastase su oficiosidad en el departamento, y suministrará muchas luces para el acierto de los juicios y disposiciones; y cuando para la mayor seguridad de las suyas necesitase el comandante principal, ó para sus informes oir el parecer de un letrado, lo mandará dar por decreto al asesor de la matrícula de su residencia, ó á cualquiera de los auditores de las provincias de su mando.

Art. 5.° A las órdenes del comandante principal se destinará un capitan de fragata de acreditada conducta y conocimientos prácticos en el gobierno económico de la tropa, á cuyo cuidado estará bajo las instrucciones particulares de su jefe todo el detalle de los asuntos de la matrícula, debiendo tener corriente en guarismo el alta y baja de todos los tercios y partidos, servicios que les corresponda, y todo lo demás que pide el buen desempeño de su encargo, que ejercerá con el título de sarjento mayor de los tercios navales de levante, poniente ó del norte, y gozará la gratificacion de reglamento: para que le alivien en sus tareas, y pueda emplearlos en otras comisiones del servicio, se nombrarán dos ayudantes de la clase de tenientes de navío ó fragata, uno propietario como los demás empleados en este ramo, y otro que podrá ser relevado en los plazos convenientes á propuesta del comandante principal, ó por disposicion propia del Capitan jeneral del departamento: de la obligacion del sarjento mayor será pasar á la contaduría del departamento por

tanes ó comandantes jenerales de departamento. Por cuyo mayor trabajo se declaró en Real órden de 31 de mayo de 1829, no tuvieran mas sueldo los jefes de departamento y apostadero y sí solo un lijero aumento los oficiales que desempeñaban los negociados de matrícula, aumento que fué suprimido por otra Real órden de 20 de octubre del propio año 1829.

2. Por Real decreto de 9 de diciembre de 1846 (2) se creó el destino de segundo jefe de departamento, y vista la falta de otro que cuidara especialmente del ramo de matrículas, en Real órden de 7 de setiembre de 1847 se le encargó hiciera las veces de comandante principal pero sin que fuera visto se restablecia aquel destino, ni que se creaban nuevas dependencias fuera de los comandantes jenerales. Finalmente por el art 4 del reglamento orgánico del servicio pasivo de la armada de 19 de julio de 1858 (3) se volvieron á restablecer las comandancias principales, con

papeletas firmadas todas las noticias que se recibieren en la comandancia principal sobre deserciones, fallecimientos, remudas del destino, ú otro accidente que importe á la cuenta y razon de las personas asalariadas por la Real Hacienda anejos al cuerpo de matriculados que no se hallaren en servicio de campaña; y por iguales papeletas del mismo sarjento mayor se facilitarán por la contaduría las noticias y certificaciones que se ofrecieren en la comandancia principal: en la cual habrá destinado un sarjento de brigada que haga las funciones de este título al lado de sus jefes, y además tres escribientes con el goce señalado por reglamento. *Tít.* 1.°

Art. 6.° En la capital de cada departamento habrá un jefe superior que se denominará comandante principal de los tercios de levante, poniente ó norte; este empleo deberá recaer en oficiales jenerales de la clase de jefes de escuadra, y de acreditado celo y capacidad, cual conviene al buen gobierno y acertada direccion de un ramo tan importante; y gozarán para gastos de secretaría la gratificacion de reglamento. *Tít. 3. Ord. de Mat.*

(2) Véase la nota 3, páj. 187.

(3) Tomando en consideracion las razones que de acuerdo con el Consejo de Ministros me ha espuesto el de Marina, vengo en aprobar el reglamento que me ha presentado en esta fecha para el réjimen orgánico del servicio pasivo de la Armada, que empezará á rejir desde el dia 1.° de octubre próximo.

Dado en palacio á 19 de julio de 1858.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Marina, José María Quesada.

REGLAMENTO

QUE FIJA EL CUADRO DE LOS JEFES Y OFICIALES EMPLEADOS EN EL RAMO DE MATRÍCULAS; LA CALIDAD Y CONDICIONES DE SUS RESPECTIVOS DESTINOS, Y LA SITUACION EN QUE DEBEN CONSIDERARSE LOS QUE, SEPARADOS DE LA CARRERA ACTIVA, NO SIRVAN EN LOS TERCIOS NAVALES.

Artículo 1.° Todos los jefes y oficiales del cuerpo jeneral y de los militares de la Armada que, reuniendo la circunstancia de mérito y aptitud para desempeñar

todas las facultades y deberes consignados en las Ordenanzas de Matrículas.

destinos en tierra, fuesen separados del servicio activo de mar, por falta de robustez, edad cansada, heridas que hubiesen recibido en campaña ú otros motivos atendibles, y los que sin proceder de los mismos cuerpos obtuviesen sus grados ó empleos militares en establecimientos científicos, formarán una escala particular, que se denominará *Escala de reserva para los destinos de tierra.*

Art. 2.° Los que estando inscritos en la escala de reserva ocupen destinos en la Direccion de matrículas, sarjentías mayores de los tercios, comandancias y segundas comandancias de tercios y provincias, sus ayudantías, y las de los distritos y capitanías de cuerpo, compondrán un cuadro especial, titulado: *Cuadro de tercios navales.*

Art. 3.° Será borrado de este cuadro el jefe ú oficial que por cualquier causa cese en el desempeño de los espresados destinos, aun en el caso de que, por ocupar otro en distinto ramo, continúe adscrito á la escala de reserva. De todos modos perderá el derecho á las ventajas de colocacion y ascenso, que se establecen para los de la carrera activa que ingresan directamente en los tercios y para los que permanezcan en ellos con notas de acreditada aptitud y buen desempeño en los cargos que obtuviesen.

Art. 4.° Los segundos jefes de los departamentos serán comandantes principales de los tercios de las respectivas comprensiones, bajo la dependencia del Capitan jeneral, con las facultades y deberes consignados en la Ordenanza de Matrículas, en cuanto no se opongan á las disposiciones de este reglamento.

Art. 5.° Se restablece el destino de sarjento mayor de los tercios con las cualidades y atribuciones que pretine el art. 5.° del trat. 1.° de la misma Ordenanza de Matrículas. Mas debiendo este jefe ser considerado como primer ayudante del comandante principal, será ausiliado en todas las funciones del servicio por un teniente de navío ó capitan de acreditado concepto en el ramo, que tendrá el carácter de segundo ayudante.

Art. 6.° El mando de las provincias de Puerto-Rico y Canarias será desempeñado por brigadieres de la escala activa. Al de esta última irá unida la Capitanía del puerto.

Art. 7.° El cuadro de jefes y oficiales para el servicio de los tercios constará:

1.° De un director en el Ministerio de Marina, brigadier ó capitan de navío.

2.° De diez brigadieres para las comandancias de los tercios de Cádiz, Málaga, Sevilla, Ferrol, Santander, Cartajena, Valencia, Barcelona, Mallorca y la de la provincia de la Habana.

3.° De 7 capitanes de navío para la del tercio de Vigo y las de las provincias de San Lúcar, Coruña, Gijon, Alicante, Tarragona y Santiago de Cuba, que reunirán á la vez el despacho de las respectivas capitanías de puerto.

4.° De 19 capitanes de fragata para la Direccion de Matrículas; las comandancias de provincias de Aljeciras, Almería, Huelva, Villagarcía, Ribadeo, Bilbao, San Sebastian, Tortosa, Mataró, Palamós, Mahon, Ibiza, San Juan de los Remedios y Nuevitas; las segundas comandancias de las de la Habana, Puerto-Rico y Canarias y la capitanía de puerto de Cienfuegos.

5.° De 13 capitanes de fragata ó tenientes coroneles para las sarjentías mayores y segundas comandancias de los tercios.

3. Los comandantes principales, segun resulta de los artículos ar-

6.° De 37 tenientes de navío efectivos de la Armada para las ayudantías de los distritos del puerto de Santa María, San Fernando, Ceuta, Ayamonte, Isla Cristina, Motril, Adra y Gran Canaria, en el departamento de Cádiz; Sada, Vivero, Maron, Bayona y Santoña en el de Ferrol; San Feliu, Arenys, Blanes, Villanueva de Siljes, Vinaroz, San Cárlos de la Rápita, Denia y Torrevieja, en el de Cartajena; Batabanó, Mariel, Sagua la Grande y Manzanillo, en la isla de Cuba; Naguabó, y la Aguadilla en Puerto-Rico; primera del tercio de Valencia, con residencia en el Grao; una de la capitanía del puerto de Cádiz y las dos del de Barcelona; reservándose el gobierno asignar á esta misma clase otros distritos que por su importancia lo reclamen en lo sucesivo.

7.° De 122 subalternos y graduados para las ayudantías de las comandancias de las provincias, segundas ayudantías de los tercios, tercera y cuarta del de Barcelona y distritos no designados para tenientes de navío ó que deban ser servidos en comision por los capitanes de puerto de la escala activa ó de reserva.

Art. 8.° A falta de tenientes de navío efectivos, y solo en este caso, podrán servirse las ayudantías del puerto de Santa María, San Fernando, Ayamonte, San Feliu y Denia por oficiales efectivos procedentes de los cuerpos militares de la Armada, y las designadas para aquella clase de alféreces de navío tambien efectivos y precisamente del cuerpo jeneral de la Armada. En la capitanía del puerto de Barcelona solo se suplirá la segunda ayudantía por un piloto particular, oficial graduado

Art. 9.° La comandancia de Trinidad y las ayudantías de Matanzas, Cárdenas y Cienfuegos, en la isla de Cuba; y de Ponce, Guayama y Magües, en la de Puerto-Rico, serán servidas en comision por los jefes á quienes se confieran las capitanías de los puertos respectivos.

Art. 10. Como el servicio de los tercios es el término de la colocacion y merecida recompensa de los jefes y oficiales que no pudiesen continuar la carrera activa, y como son de tanta importancia y trascendencia las funciones que se les confian, serán remunerados con los ascensos á que se hagan acreedores los que en este ramo se distingan. En su virtud, y para conciliar los derechos de antigüedad con los preceptos de la Ordenanza de Matrículas, que en los artículos del tít. 1.° prefiere para dichos ascensos á la aptitud y capacidad, se procederá anualmente por la Junta consultiva de la Armada á la formacion de listas especiales de los jefes y oficiales que tengan destino en el ramo, sujetándose para ello á la Ordenanza jeneral, y teniendo presentes los informes y calificaciones de los capitanes jenerales de los departamentos, quienes tomarán en cuenta la idoneidad justificada en el servicio para la regularidad de los respectivos cargos.

Art. 11. La mejora de destinos y los ascensos anejos á ellos se otorgarán con preferencia á la antigüedad de los inscritos en las listas primera y tercera siempre que cuenten dos años de acreditado servicio en el ramo, y en alternativa con los jefes y oficiales de escala activa ó de la reserva, segun las vacantes que ocurran y bajo las bases siguientes:

1.ª La mitad de las vacantes de comandancias asignadas á la clase de brigadieres se proverán en capitanes de navío que sirvan con acreditado desempeño los cargos del cuadro, siempre que cuenten seis años de antigüedad en el empleo. Se cubrirá la otra mitad con brigadieres ó capitanes de navío cuando estos salgan del primer tercio de la escala activa, ó con brigadieres de la reserva.

riba citados, no tienen jurisdiccion, y en sus atribuciones guber-

2.ª El derecho á las vacantes no obliga á cubrirlas por alternativa rigurosa cuando faltan jefes de las circunstancias espresadas, pero se compensarán en la totalidad de sus reemplazos.

3.ª Los capitanes de navío que no ocupen lugar en el primer tercio de la escala activa podrán ser colocados en las comandancias asignadas á esta clase ó empleo en la proporcion de cuatro por cada nueve vacantes, adjudicándose cinco con ascenso á los capitanes de fragata que, contando dos años de acreditado mando en provincia ó sarjentía mayor y ocho de antigüedad en el empleo, se hallen inscritos en la lista primera del cuadro.

4.ª Para cubrir las vacantes de comandancias de provincias se conferirá un tercio de ellas á los capitanes de fragata de la escala activa que hayan desempeñado mando de su clase; otro á los segundos de los tercios inscritos en la lista primera con ocho de antigüedad y dos de desempeño, y otro con ascenso á los tenientes de navío, segundos de la provincia, comprendidos en la tercera, y que cuenten además 10 años de antigüedad en sus empleos, y cuando menos, cuatro de acreditado servicio en las matrículas.

5.ª Así en los casos de vacante de comandancias como en todas las circunstancias que lo exijan las conveniencias del servicio, se reserva S. M. el derecho de traslacion de sus jefes para mejorar de destino á los mas antiguos.

6.ª Se reserva S. M. del mismo modo destinar al mando de las provincias designadas para capitanes de fragata á los capitanes de navío que lo solicitasen, hallándose sin empleo en la escala de reserva y que reunan las circunstancias necesarias, cubriendo turno de la escala activa por falta de jefes de esta clase.

7.ª El destino de sarjento mayor se proveerá en capitan de fragata ó teniente coronel inscrito en la lista primera, con dos años de acreditado desempeño en el mando ó detall de una comandancia.

8.ª Las vacantes de segundos comandantes de los tercios se reemplazarán por capitanes de fragata de la escala activa, por jefes de la misma graduacion ó tenientes coroneles de la reserva, ó por tenientes de navío antiguos en el cuadro de tercio inscritos en la tercera lista que reunan 10 años de clase para el correspondiente ascenso.

9.ª Los capitanes y tenientes de navío se reemplazarán por oficiales de las escalas activa y de reserva, y por alféreces y tenientes de navío que procedan del cuerpo jeneral y de los militares de la Armada, y cuenten 10 años de clase y dos por lo menos de servicios en matrículas con merecido buen concepto.

10. Los cargos de distrito no podrán obtenerse por subalternos ni graduados sin haber servido antes mas de un año ayudantía de comandancia con acreditada actitud y desempeño.

Art. 12. Así los subtenientes como los tenientes coroneles de los cuerpos militares de la Armada, á quienes se limitan sus ventajas en este servicio por la naturaleza del mismo, obtendrán el ascenso á las inmediatas clases de tenientes y coroneles cuando cumplan 10 años de antigüedad en aquellas á que pertenecen, y dos de servicio sin nota en el cuadro de los tercios.

Art. 13. Los oficiales graduados que ocupen destinos en los tercios tendrán lugar en el cuadro mientras lo desempeñen, y opcion al premio de mayores gra-

nativas son unos intermedios y único conducto, tanto para solicitu-

duaciones honoríficas por sus servicios, pero no adquieren derecho á empleo efectivo, ni á los cargos de mando en las provincias.

Art. 14. El gobierno se reserva la facultad de nombrar para todos los destinos de matrículas, jefes y oficiales de la escala activa que los desempeñen en comision, y á quienes se les impone el deber de aceptarlos y servirlos.

Art. 15. Los comandantes de los tercios y provincias estarán obligados á solicitar del Capitan jeneral del departamento respectivo, por conducto del comandante principal, y espresando razonadamente el motivo, la remocion ó separacion de los jefes y oficiales destinados en las respectivas comprensiones, siempre que lo exija en su concepto el bien del servicio y el buen nombre de la institucion; en la intelijencia que de no hacerlo así, serán responsables de las consecuencias que se sigan de su silencio. Con vista de las razones en que se apoyen tales propuestas, las acordará el Capitan jeneral, oyendo préviamente al comandante principal y dando cuenta á la superioridad en los casos en que la pronta remocion fuese justificada.

Art. 16. Véase la nota 3, páj. 126.

Art. 17. Todos los pilotos y particulares con cualquier graduacion, que sin empleo efectivo ocupen destinos de ayudantes en el servicio de tercios, percibirán mientras los sirvan el sueldo de 4,500 rs. vn. anuales.

Art. 18. Estando computados en las asignaciones contenidas en el art. 16 los goces que deben obtenerse por gratificacion y gastos de las revistas prevenidas en los artículos 1.° y 12 del título 13 de la Ordenanza de Matrículas, será obligatoria la ejecucion de aquellas sin otro abono alguno. La omision de esa necesaria solemnidad constituirá un grave cargo de responsabilidad, en que los Capitanes jenerales cuidarán no se incurra.

Art. 19. Consecuente á la disposicion anterior y para el caso previsto en el artículo 11 del título á que se alude en la misma, será del cargo de los comandantes que por causas justificadas no puedan pasar las mencionadas revistas, cubrir los haberes del jefe ú oficial que los sustituya al respeto de una mensualidad del sueldo del empleo computado, cuyo abono y descuento hará el comisario respectivo.

Art. 20. En las Capitanías de puerto servidas por los comandantes en que no hubiere ayudante especial, se entenderá que los segundos y ayudantes de las comandancias habrán de desempeñar el servicio de aquellas como el comandante designe, siendo divisibles los emolumentos con arreglo á ordenanza.

Art. 21. Cuando por un solo jefe se desempeñen los destinos de comandante del tercio y capitan del puerto de la misma capital, se reducirá la asignacion del cargo á los 3.600 rs. vn., fijados por los capitanes de navío en identidad de caso.

Art. 22. Los jefes y oficiales de la escala de reserva empleados fuera del cuadro de tercios disfrutarán el haber de su empleo ó señalado al destino que desempeñen.

Art. 23. Solo se concederá la escepcion del servicio con todo el sueldo de su empleo á los brigadieres que con cuarenta años efectivos de carrera y dos de mando en la clase justifiquen su imposibilidad. Los que sin estas circunstancias se hallen en aquella situacion, y en jeneral todos los jefes y oficiales del cuadro de reserva que por cualquier causa no estén empleados, percibirán los cuatro quintos del haber de su empleo efectivo, en analojía con los de la reserva del ejército. Los

des como para todo jénero de negocios, asi gubernativos como judicia-

oficiales procedentes de otras carreras, los retirados y particulares graduados no disfrutarán por marina ningun haber cuando estuviesen sin destino en ella.

Art. 24. Se declara vijente y tendrá cumplida observancia la Real órden de 3 de mayo de 1830, que dispone que los jefes y oficiales que asciendon con asignacion á tercios no entren en el goce del sueldo de su nuevo empleo hasta obtener destino correspondiente al mismo.

Art. 25. Los escribientes de las comandancias principales y de los tercios y provincias gozarán del fuero de marina, segun y en los términos que les está concedido en el art. 1.° del tít. 5.° de la Ordenanza de matrículas, debiendo ser juzgados y penados judicial y gubernativamente por las autoridades del ramo por las faltas que cometan en las funciones de su cargo. El pago de los sueldos que se les asignen con la clasificacion de primeros y segundos será de cuenta del Estado; y de la facultad privativa de los jefes de las dependencias en que sirvan ó hayan de servir el despedirlos ó admitirlos, dando cuenta al Capitan jeneral para que disponga su constancia en nómina y demás que corresponda. La libre eleccion de los comandantes estará limitada á los pretendientes que con mas de veinte años de edad acrediten moralidad, perfeccion en la escritura, disposicion para la nota ó dictado, ortografía y aritmética, y no tenga relacion de parentesco con ninguno de los funcionarios de nómina de la localidad.

Art. 26. Las comandancias principales y las del tercio de Barcelona se dotarán con un primer escribiente y dos segundos; las de los otros tercios y provincia de Alicante con un primero y un segundo, y las de las demás provincias con solo un segundo.

Art. 27. El sueldo mensual para estos dependientes queda fijado en trescientos reales vellon para los de la clase de primeros y doscientos cuarenta para la de segundos.

Art. 28. Los escribientes de las secretarías de las capitanías jenerales que sirven en la actualidad en el negociado de matrículas quedarán afectos á las comandancias principales con sujecion á las prescripciones anteriores.

Art. 29. En las comandancias á que esté unido el despacho de la capitanía del puerto se pagarán con los emolumentos ó derechos de este destino los escribientes que sean necesarios para desempeñar su servicio. en concepto de que no podrán emplearse en él los afectos á dichas comandancias.

Arts. 30 y 31. Véanse en las notas 3 y 4, pájs. 164 y 165.

Art. 32. Los Comandantes de provincia dispondrán la publicacion de las vacantes que ocurran, y dirijirán por el debido conducto las instancias de los pretendientes que reunan las circunstancias exijidas informadas y documentadas, para que elevándolas los Capitanes jenerales al Ministerio de Marina, recaiga la eleccion en los que por sus antecedentes sean mas acreedores á disfrutar de las ventajas y consideraciones declaradas, y se les pueda espedir su nombramiento por el comandante principal á quien corresponda.

Art. 33. Los que se hallaren en la actualidad desempeñando sin sueldo las plazas mencionadas no podrán entrar en el goce de él sin solicitar la revalidacion en virtud de sus circustancias en consecuencia de los demás que se consideren con derecho.

Art. 34. Los Capitanes jenerales de los departamentos propondrán razonada-

les, como dice el art. 45, tit. 4, Ord. de Mat. (4), entre las provincias y el Capitan jeneral. Su nombramiento lo verifica S. M. Cada año debe formar un estado de alta y baja de la matrícula espresando las causas de su progreso ó decadencia. A su autoridad corresponde nombrar los prohombres, cabos y sarjentos de brigada de los trozos, á propuesta de los comandantes de los tercios respectivos. Como fácilmente se concibe las facultades de los comandantes principales no alcanzan á crear nuevos destinos, así que si lo verifican los nombrados no pueden percibir sueldo segun se halla dispuesto en Reales órdenes de 17 de febrero y 13 de diciembre de 1825 y art. 32 del reglamento orgánico del servicio pasivo de la Armada arriba citado.

4. Corresponde al comandante principal hacer las propuestas á la Direccion para inválidos, goces de ventaja y demás gracias á que sean acreedores los matriculados. Igualmente es de su incumbencia celar el buen órden y distribucion del servicio de la marinería, conforme así lo disponen los arts. 12 al 17, tít. 1, Ord. de Mat. (5).

mente el número de prohombres y cabos que consideren necesarios en cada una de las provincias de la comprension de su mando, para que con estos datos pueda fijarlos definitivamente el Gobierno.

Art. 35. Quedan derogadas las disposiciones anteriores que se opongan á este Reglamento, cuyas cláusulas han de tenerse presentes en la redaccion de la Ordenanza de Matrículas.—Madrid 19 de julio de 1858.—Aprobado por S. M.—Quesada.

(4) Art. 45. No solo ha de tener cuidado de hacer presente al Capitan jeneral del departamento el comandante principal de los tercios el tiempo en que cumplen su campaña los matriculados, para que se proceda á espedir si las circunstancias lo permitieren, sino que por su mano han de hacerse todos los recursos para aquel jefe, así de todo matriculado de cualquiera clase ó calidad que fuere, como tambien todo oficial afecto al cuerpo de matrículas, sin permitirse otra escepcion que la de recurso contra el comandante principal, quien fuera de este caso ha de ser medio único por donde se recurra al Capitan jeneral, y por donde este ha de entenderse con todo el cuerpo de matriculados; en cuyo concepto los ancianos, achacosos ó estropeados que necesiten separarse temporal ó constantemente de mi servicio antes ó despues de concluida su campaña, acudirán al comandante principal, quien despues de mandado reconocer á su presencia ó del sarjento mayor por facultativos que exhibirán el certificado correspondiente, enterará de todo al Capitan jeneral, á fin de que despache el pasaporte que juzque conveniente, bien sea de absoluto despido, ó de licencia por tiempo determinado, de que se avisará por el mayor jeneral á la comandancia principal, para que por esta pueda trasmitirse la noticia á la del tercio del interesado, y de allí á la del partido y distrito; practicando lo mismo las mayorías de escuadras con el comandante principal sobre participacion de fallecimientos, deserciones, licencias y novedades dispuestas por la escuadra. *Tít. 4.° Ord. de Mat.*

(5) Art. 12. La comandancia principal de los tercios navales no ha de considerarse un empleo fijo, sino de comision, reservándome yo nombrar y relevar á

5. Lleva el nombre de comandante principal, bien que sus funciones sean de particular, el jefe de la escala activa que manda en Puerto-Rico y el de igual clase en Canarias, segun para este último punto se resolvió en Real órden de 31 de diciembre de 1858.

los sujetos, segun los informes que me diere el jeneralísimo de mi Armada, en quien tengo depositada toda mi confianza, para que me represente cuanto juzgue en toda la amplitud de sus encargos mas ventajoso á mi servicio.

Art. 13. Al jeneralísimo de mi Armada, como superior jefe de ella, concedo la facultad de que espida por sí cédula de premio y escepcion al matriculado que hubiese contraido mérito particular en alguna accion distinguida del servicio, bien sea en combate ó en algun lance crítico de mar, despues de haberse asegurado con formal justificacion del caso; por esta cédula de escepcion se trasladará el interesado á la lista y clase de veteranos con el goce de todos los privilejios de la matrícula, y eximido de la concurrencia á campaña, poniéndole en su asiento la nota honorífica de que fuesen dignos estos agraciados, á cuyo efecto se prevendrá al comandante principal del departamento; y si el superior jefe de mi Marina los considerase acreedores á mayor recompensa, me lo propondrá, y aun para empleos superiores de mi Armada compatibles con su desempeño.

Art. 14. El comandante principal de los tercios formará un estado jeneral que deberá pasar en el mes de diciembre á mi jeneralísimo, como jefe superior de mi Armada, y al capitan ó comandante jeneral de su departamento, incluyendo un resultado comprensivo de la diferencia de aumento ó disminucion con respecto al estado del año anterior, informando á continuacion lo que alcance sobre las causas de los progresos ó decadencias de la marinería y comercio, y sobre los abusos, inconvenientes ó perjuicios que hubiere notado en las reglas establecidas, proponiendo cuanto crea ventajoso á mi real servicio y conveniencia del público.

Art. 15. Véase en la nota 2, páj. 163.

Art. 16. A los comandantes principales de los tercios corresponderá hacer las propuestas para inválidos, goces de ventaja por su constancia, ú otras gracias estraordinarias á que fueren acreedores los matriculados, remitiéndolas al jeneralísimo, como jefe superior de mi Armada, á fin de que este me entere en debida forma para mi noticia y resolucion: bien entendido que por punto jeneral, y mientras otra cosa no se espresase por mi despacho, los inválidos tendrán el goce de los dos tercios del sueldo de la plaza en que se hicieren dignos de la gracia: los mismos comandantes principales tendrán en sí el conocimiento privativo de todo lo perteneciente al órden de servicio de la jente de mar, paso de unas clases á otras, ó á la declaracion de inhábiles y veteranos, espidiendo las cédulas de los de esta clase distinguida, á la separacion de la Matrícula, ocurrencias sobre su destino á campaña y demás asuntos peculiares del gobierno interior de los tercios navales.

Art. 17. Entre las primeras obligaciones del comandante principal es una celar que en el órden y servicio de la jente de mar y en todo su manejo haya de procederse con la mayor equidad que dicta la justicia, sin admitir arbitrariedades que puedan trastornarla, en cuyos casos y en cualesquiera que pueda ser perjudicial a mi servicio ó al bien de los particulares harán las advertencias convenientes á los causantes del daño; y de no ser este medio suficiente á correjirlos, lo participarán al Capitan ó comandante jeneral del departamento; y no bastando al jeneralísimo, para la providencia mas oportuna. *Tít. 1.º Ord. de Mat.*

COMBATIR CON BANDERA FALSA. Véase *Bandera*.

COMBUSTIBLES. El tener fuego ó materias inflamables en una nave espone como es notorio su existencia, así que en la marina se castiga esta falta segun su naturaleza en el modo que aparece de los artículos que á continuacion se insertan.

2. Art. 34. No se permitirá luz fuera de farol en ningun paraje del navío. Los oficiales de mar y sarjentos lo podrán tener de este modo en puerto hasta el cañonazo de la retreta, y el capitan podrá conceder á los oficiales de guerra la mantengan algun mas tiempo en sus camarotes ó cámara, constándole que con ellas se tiene el cuidado debido.

3. Art. 35. Las luces ordinarias que se mantendrán encendidas toda la noche son: un farol en la puerta de cada cámara, uno á la puerta de santa Bárbara, separado del manparo, de suerte que alumbre la entrada: uno á la medianía del navío, y otro en la proa de cada entrepuente, en disposicion que dén luz á una y otra banda: debajo del castillo habrá un farol mientras se está en puerto: cuando se encienda la luz de la bitácora se escusará el farol de la puerta de la cámara alta, y el farol interior de santa Bárbara estará encendido toda la noche mientras se navegue (si al capitan le pareciere conveniente); pero en puerto deberá apagarse al cañonazo de la retreta.

4. Art. 36. Todos los faroles, pero con especialidad el que se enciende á la puerta de santa Bárbara, y los de mano que sirven para las faenas de bodega, despensa y pañoles, han de ser de entera satisfaccion, á cuyo efecto deberá precisamente reconocerlos todos los dias el sarjento de guardia para dar aviso al oficial de los que por rotos ó maltratados fuere conveniente escluir.

5. Art. 37. El oficial de mar ó sarjento que tuviere en su rancho luz fuera del farol será privado de su empleo, y obligado á servir la plaza de grumete ó soldado. *Tit. 1, Trat. 5, Ord. de la Arm.*

6. Art. 172. Toda la tripulacion podrá fumar tabaco en el combes y castillo, tanto de noche como de dia, siendo en pipa bien tapada con capillo; pero en la mar con vientos recios solo se permitirá debajo del castillo sobre tinas de agua dispuestas al intento: prohibiéndose absolutamente ejecutarlo en cigarro de papel: y los capitanes cuidarán con particular atencion de que no haya desórden en esta materia en las cámaras y camarotes de oficiales, corrijiendo el que hubiese en contravencion de la forma y límites que prefijen.

7. Art. 173. El hombre de mar ó tropa que se encontrare fumando fuera de los parajes ó modo permitidos, será puesto en prision por quince dias á pan y agua, estando en puerto: y en la mar se le destinará á la limpieza jeneral sin grillete por ocho dias con privacion de vino: y tanto en mar como en cuerpo, si fuere en pipa sin capillo ó en cigar-

ro en los sitios prohibidos, se sustanciará proceso para la mayor pena correspondiente á tal esceso.

8. Art. 174. Se correjirá en igual forma ejecutiva por la primera vez al que tuviere instrumentos para encender fuego, aunque no estén completos: esto es, que basta encontrarse eslabon y yesca, ó eslabon y piedra, piedra y yesca; pero en reincidencia se procesará y juzgará en consejo de guerra, como siempre, al que introdujere á bordo jéneros de fácil combustion sin órden ó necesidad, ó se le encuentre en su mochila hasta en cantidad de dos onzas de yesca, ó se le pruebe la pertenencia aunque no la tenga en su mochila.

9. Art. 140. El cabo de luces que encendiere alguna sin licencia del oficial de guardia, ó la sacare fuera del farol en las faenas de bodega, despensa ó pañoles, será descendido á último soldado: y el oficial de Mar ó sarjento que la tuviere así en su rancho, será castigado á servir por tiempo de un año con la plaza de grumete ó soldado: y lo mismo si la hubiere encendido sin la asistencia del cabo de luces. *Tit. 1, trat. 5 Ord. Generales de la Arm. Nav.*

10. Al efecto de evitar los incendios en buques y arsenales se dictaron en Real órden de 10 de febrero de 1852 diversas disposiciones prohibiendo en la primera el uso de fósforos en buques y arsenales, disponiendo en seguida el que no se encendieren luces en los buques en construccion y en los almacenes, y prohibiendo el fumar á bordo de buque alguno escepto en los parajes que señalaren los comandantes. Véanse en la voz *Centinela* los números 9 y 10.

COMERCIO. De todos tiempos se ha considerado poco decoroso y espuesto á evidentes peligros, el que los oficiales y ministros de justicia hagan el comercio, así como por punto jeneral lo prohibe la ley 46, tit. 6.º, part. 1.ª; lo propio establece la lejislacion de marina segun es de ver del art. 12, Tit. 4.º trat. 6 Ord. de la Real Armada (1) publicado en 1748. Posteriormente al publicarse en 1751 el tit. 3 del tratado 10 de la propia ordenanza que vino á ser la anterior ordenanza de matrículas por el art. 18 (2) se prohibió á los Ministros de Marina interesar directa ni indirectamente en especie alguna de comercio

(1) Art. 12. Se prohibe á todos los oficiales jenerales y particulares, ministros y demás jente de la armada todo jénero de comercio por no ser correspondiente á su profesion, especialmente el de embarcar por alto y fuera de rejistro mercaderías, jéneros ó frutos, así á la ida de América en flotas, galeones, azogues, escuadras o bajeles sueltos, con sus tornaviajes á Europa, pena de que además de la confiscacion de los jéneros serán suspensos de los empleos, y castigados segun lo importante del comercio ilícito en que se hubieren mezclado. *Tit. 4, trat. 6. Ord. de la Arm.*

(2) Art. 18. Asimismo les prohibo, como está prohibido á la jeneralidad de

de mar, disposicion que se repitió en el art. 36, tit. 1 de las actuales Ordenanzas de Matrícula (3), y que se volvió á repitir por el artículo 8 del Código de Comercio, prohibiéndose absolutamente á los comandantes de los partidos, ayudantes de los distritos y dependientes de los juzgados de marina, sin hacer diferencia entre el marítimo y el terrestre.

2. Los buques de guerra, ya vengan del reino, ya del estranjero, no están sujetos á las formalidades rentísticas que los mercantes; si empero separándose del objeto directo de su instituto transportan objetos de comercio, aun cuando lo verifiquen á virtud de real órden ó por mandato de alguna autoridad, deben llevarlos con las debidas notas consulares, y al llegar al puerto presentar los manifiestos y sujetarse en un todo á las leyes de aduanas, segun se dispuso en Real órden de 14 de octubre y 21 de noviembre de 1851, la primera de las cuales nos consta fué circulada por marina y lo previenen asimismo las ordenanzas de la Renta de Aduanas.

COMESTIBLES. Acerca este punto dispone lo que sigue la ordenanza de la Real Armada, art. 34. El que con los víveres hiciere mezclas indebidas de que resulten enfermedades en los equipajes, ó atraso en la espedicion, será puesto en Consejo de Guerra, y sentenciado á proporcion de la malicia que en el hecho se averiguare y las resultas que hubiere habido. *tit. 5*, *Trat. 4.*

COMPAÑIA. Dase este nombre en las matrículas, á la reunion de cuatro trozos compuestos de ochenta hombres sobre poco mas ó menos, segun es de ver en el art. 22, tit. 3 Ord de Mat. (1).

COMPETENCIAS. El art. 18, tit. 5 Ord. de Mat. (1), habla del modo como deben proceder los jefes de matrículas cuando otra jurisdiccion interrumpe el curso de la suya; pero en el dia, sin perjuicio de los

Ministros, que se interesen directa ó indirectamente en especie alguna de comercio de mar, de los que se ejecuten en los puertos, ó desde los puertos de su residencia, pena de confiscacion de todos sus intereses; pues debiendo ser jueces en primera instancia de las causas que resulten del comercio de mar, con relacion á la jente matriculada empleada en él, es indispensable estén libres de todo motivo que ponga á contingencia la imparcialidad con que deben proceder en esta materia. *Tít. 10, trat. 3. Ord. de la Real Arm.*

(3) Véase la nota 31, páj. 254.

(1) Véase la nota, 4 páj. 164.

(1) Art. 18. Cuando advirtiese algun jefe militar de matrículas que otra jurisdiccion interrumpe el curso de la suya, defraudando el fuero de los matriculados, ó allanándolo indebidamente, procurará por medios amistosos convencer de su de-

medios amistosos de que habla aquel artículo y que probablemente aprovecharán poco en asuntos oficiales, las competencias entre dos tribunales las dirime el inmediato superior de ambos, y si se suscitan entre diversas jurisdicciones las resuelve el Tribunal Supremo de Justicia en su sala segunda, en conformidad á lo establecido por los arts. 100 y 101 de la ley de Enjuiciamiento civil, que ha sido aplicada y por la cual se rije la jurisdiccion de marina.

COMPRAR. V. *Vender.*

CONATO. El acto ó delito que principió á consumarse. El código penal considera como autor de delito frustrado al que intenta cometer un delito y desiste voluntaria ó forzosamente de él antes de haberle consumado. Véase la voz correspondiente al delito de que se trate.

CONDESTABLES. Los oficiales de guerra tratarán á los condestables de artillería con buen modo, y en los casos en que convenga reprenderlos ó aplicar castigo á sus faltas, no deberán escederse á injuriarlos, ultrajarlos, de palabra ú obra, pena de suspension de empleo. Y la misma atencion tendrán en castigar á los cabos y artilleros, no valiéndose del palo, sino en caso muy particular; cuyo punto celarán mucho los comandantes de los bajeles, conteniendo á los que en esto se propasaren. *Tit. 9, trat. 9 Ord. de la Arm.*

CONDUCCION. Véase *Cartas.*

CONOCIMIENTO. Es un título justificativo de la entrega del cargamento. En el se espresa: 1.° El nombre, matrícula y porte del buque. 2.° El del capitan y el del pueblo de su domicilio. 3.° El puerto de carga y el del destino; 4.° Los nombres del cargador y consignatario aunque este puede omitirse y ponerse á la órden. 5.° La calidad, cantidad, número de bultos y marcas de las mercaderías. 6.° El flete y la capa contratadas. *Art. 759 Cod de Com.*

2. Por lo regular se necesitan cuatro conocimientos; uno para el car-

recho al que lo desconoce, y no empeñarse en competencias hasta que haya visto ilusorios los medios que podrian evitarla; y entonces oficiará con la moderacion que corresponde al que funda toda la fuerza de su razonamiento en la razon que le asiste, y en el buen modo de producirla: y si todo esto no fuere suficiente á que ceda de su empeño el otro juez, dará parte inmediatamente al comandante principal, para que haciéndolo este presente al Capitan jeneral del departamento, se hagan por este los recursos debidos á sostener mis órdenes en que está cimentada su jurisdiccion: acudiendo, si no fuere dable de otro modo, al superior jefe de mi armada, para que decida ó consulte lo conveniente. *Tit. 5.° Ord. de Mat.*

gador á fin de que le sirva de título para acreditar las mercaderías que ha cargado; otro para que el consignatario pueda reclamarlas y saber si se le entregan todas; otro para el capitan que se halla interesado en guardar el instrumento en que están designados los efectos de que debe responder, y otro para el armador, á fin de que enterado de las mercaderías cargadas en su nave, pueda pedir el flete al cargador ó al capitan si este lo hubiese recibido por él. Segun las ordenanzas de Bilbao, el cargador es quien debe presentar al capitan los conocimientos estendidos y llenos dentro de dos dias contados desde el de la carga y el capitan debe firmarlos sin dilacion, de modo que puedan enviarse por el primer correo. El cargador firmará un conocimiento que entregará al capitan, y este firmará cuantos el otro exija, todos deben ser absolutamente iguales y espresar el número de los que se hayan firmado ya. *Art. 800 Cód. de Com.*

3. Parece que cargando el capitan por su cuenta, no fuera necesario firmar conocimiento; pero si atendemos á que otras mil razones pueden hacer necesario acreditar el cargamento de una nave. tal, por ejemplo, el intentar la accion de averías ó abandono, caso de aseguracion y que esta prueba solo puede obtenerse mediante el conocimiento, reconoceremos su necesidad.

4. Hallándose discordancia entre los conocimientos de un mismo cargamento, se deberá decidir por el contesto del que presente el capitan, si estuviese escrito en su totalidad, ó al menos en la parte que no sea letra impresa, de mano del cargador ó del dependiente propuesto para las espediciones de su tráfico, sin enmienda ni raspadura; y asimismo por el que produzca el cargador, si estuviere firmado de mano del mismo capitan. Mas si los dos conocimientos discordes tuviesen respectivamente este requisito, se deberá estar á lo que prueben las partes. *Artículo 801 Cód. de Com.*

CONSERVA. Se llama la union de embarcaciones que siguen el mismo camino, ya sea durante todo él, ya solo hasta cierto trecho con objeto de prestarse socorro mútuo caso de peligro. El capitan debe viajar de esta manera si los armadores se lo hubiesen mandado, y de no hacerlo será responsable de los daños que por esta causa sufra la nave. Si empezado el viaje reconociese necesidad de viajar así, podrá hacerlo prévio el consejo de oficiales de la nave, y los gastos estraordinarios que esto ocasione se satisfarán al tenor de las reglas establecidas para el reparto de las averías gruesas. *Art. 862, Cód. de Com.*

2. Hay ciertos casos en que si bien no se viaja en conserva, la ley obliga á las embarcaciones á coligarse para oponer mútua defensa á los enemigos, que tal vez si las encontraren desprevenidas y sin la mútua intelijencia que forma la fuerza las apresaran. Así hallándose algunas embarcaciones mercantes en calas ó surjideros despoblados, con riesgo

de ser insultadas por enemigos, deberán mancomunarse los capitanes para oponer la defensa que permitan las ocurrencias, en cuyo caso elijirán al que de ellos debe ser cabeza; y caso de discordia sortearán el mando quedando los demás obligados á obedecer al que de uno ú otro modo lo obtuviere, bajo la responsabilidad del cargo que le resulte segun las consecuencias, á tenor de lo mandado en el art. 38, tít. 14, Ord. de Mat. (1).

3. La convencion de viajar en conserva, es una especie de sociedad en la que la fuerza de las embarcaciones, valor, unidad y socorros, se reunen en beneficio comun. Así, el que pudiendo no defendiera ó socorriera á los demás y habiendo cavidad en su buque no quisiera recibir parte del cargamento y pertrechos de alguno que hubiese naufragado, seria condenado á la satisfaccion de daños y perjuicios que su cobardia ó mala fé causó. *Art. 986, Cód. de Com.*

CÓNSUL. Ajente público que algunas naciones tienen en los puertos de otras para protejer su comercio y cuidar se guarden á sus súbditos los derechos mercantiles estipulados en los tratados.

2. Sus atribuciones en casos de *Abanderamiento* y *Averías* de naves búsquense en sus respectivas voces, como tambien las referentes á despachos de buques, en *Patente*, *Pasajeros* y *Rejistro*, y especialmente la Real órden de 11 de octubre de 1843 de que se hace mérito en la primera de dichas tres últimas voces.

3. Relativamente á sus facultades para obrar con toda independencia en caso de *naufrajio* de algun buque español en el territorio al que se estiende su autoridad consular, véanse dichas voces, y además la de la nacion á que el caso se refiera y en el que se verá lo estipulado en los tratados que con ella nos liguen.

4. Con respeto á sus atribuciones para la aprehension de *desertores*, véase cuanto se espresa en dicha voz y la de la nacion en cuyo territorio estuviese autorizado el Cónsul, y al mismo tiempo lo dispuesto en este punto por la Real órden de 27 de diciembre de 1856 (1), en que

(1) Art. 38. Hallándose en calas ó surjideros despoblados algunas embarcaciones mercantes con riesgo de ser insultadas por enemigos, deberán mancomunarse sus capitanes ó patrones para oponer la defensa que permitan las ocurrencias, en cuyo caso elejirán el que de ellos haya de ser cabeza; y en caso de discordancia sortearán el mando, quedando los demás obligados á obedecer al que de uno ú otro modo lo obtuviere, bajo la responsabilidad del cargo que le resulte segun las consecuencias. *Tít. 14. Ord. de Mat.*

(1) El Director jeneral de la Armada me dice en oficio núm. 299, de 15 del actual, lo que sigue:—E. S.: El Comandante jeneral de Marina del departamento del Ferrol en carta núm. 561, de 12 de agosto último, hizo presente al suprimido Almirantazgo lo que copio:—«Escmo. Sr.: En oficio de 8 del actual, me

se impone especialmente este deber á los cónsules españoles en el estranjero.

dice el comandante interino del tercio de Vigo lo siguiente : — E. S. Siendo notorio no tan solo que algunos de los matriculados de esta provincia solicitan licencia para navegar y embarcarse en buques de la carrera de América de donde no regresan , sino que muchos se matriculan con solo esta idea ahorrándose así unos y otros el pago del pasaje y la formacion del espediente para obtener pasaporte del gobernador civil y trasladarse á aquellos países ; para precaver este mal trascendental á los llamamientos al servicio y á ta matrícula puesto, que figurando en los estados una fuerza que no está presente , se les señala mas número que el que en realidad debiera corresponderle, he adoptado el medio de conceder dichas licencias con prohibicion de embarcarse para Ultramar , ínterin que V. E. no me ordene otra cosa si mi determinacion no fuese de su superior agrado.—Y como no puede coartarse á los matriculados la facultad de navegar en todos mares , á no hallarse de reten para el servicio, previne á este comandante alzase en las licencias aquella prohibicion , sin perjuicio de exijir á los capitanes de buques la presentacion de individuos de sus dotaciones y justificaciones de las dilijencias que hayan practicado en las comandancias de Marina de aquellos dominios para su aprehension en caso de deserciones , sobre lo cual llamo la atencion de V. E. por si juzga oportuno hacerles algunas prevenciones respeto al particular. » En su vista , he aprobado la determinacion del comandante jeneral del Ferrol previniendo con esta fecha, tanto al jefe accidental de este departamento como al capitan y comandante jeneral de los de Cádiz y Cartajena que la hagan estensiva á todos los puertos de concurrencia de buques de sus respectivas comprensiones en que se haga la navegacion á las Américas , ordenando al propio tiempo al comandante jeneral del apostadero de la Habana que por los jefes de matrículas y capitanes de puertos se persiga sin descanso y con la mayor actividad á todos los desertores de las tripulaciones de los buques mercantes de la Península que residan en las demarcaciones de sus respectivas jurisdicciones , prosiguiendo á su captura y consiguiente aplicacion de la pena establecida en el art. 5.º, tit. 14 de la Ordenanza de Matrículas, dando la correspondiente noticia al comandante jeneral del departamento á que pertenezcan los mencionados desertores que sean aprehendidos.—Y á fin de que esta disposicion tenga el completo resultado en bien del servicio que me he propuesto al dictarla , lo pongo todo en conocimiento de V. E. con el objeto , de que si fuese del agrado de S. M. resuelva lo conveniente para que por el Ministerio de Estado se hagan las prevenciones oportunas á los cónsules de los puertos de América donde no haya autoridades de Marina de matrículas españolas , y en Europa con especialidad en Hamburgo donde se tiene noticia de la residencia de muchos desertores para que cuando los capitanes de los buques mercantes les denuncien alguno de sus tripulaciones dispongan de cuantos medios estén en sus facultades para proceder á su aprehension y verificada los pongan á disposicion del jefe de matrículas mas inmediato , aprovechando la primera oportunidad de buque que salga para aquel punto ú otro donde lo haya para que sufra la pena marcada en el citado artículo. »—Y al aprobar la Reina (q. D. g.) las medidas que para reprimir la desercion de la marinería de los buques mercantes ha adoptado el espresado Director jeneral de la Armada , se ha dignado resolver lo traslade á V. E. , como de Real órden lo verifico , á los efectos indicados en la última parte de esta comu-

5. Acerca sus deberes cuando se presentan matriculados embarcados en buques estranjeros sin el competente permiso de las autoridades de marina, V. *Matriculado.*

6. Por lo comun no compete jurisdiccion alguna á los cónsules, no obstante en algunos tratados se les conceden facultades para dirimir ciertas contiendas en lo interior de los buques surtos en los puertos en que se hallan acreditados, como por ejemplo Portugal, Nápoles y otros que pueden verse en las voces correspondientes. Se esceptúan de esa regla las costas de Levante y Berberia, en las que los cónsules ejercen jurisdiccion, y así en ellos como en cualesquiera otros puertos que en mas ó en menos puedan administrar justicia, deberán atenerse al Real decreto de 29 de diciembre de 1848 (2) que arregla y establece el modo

nicacion: quedando al propio tiempo enterada S. M. por la Real órden que V. E. se ha servido dirijirme con igual fecha del 15, de que se trata en otra separada de hoy, relativa ha haber desertado en la Guaira tres marineros de la tripulacion del bergantin *Guanche*, de la matrícula de Canarias; de las instrucciones que llega el nuevo encargado de negocios cerca de la república Venezolana para entablar negociaciones con el gobierno de aquel Estado á fin de celebrar un convenio de estradicion de marineros; cuya clase de estipulaciones, que se hallan tan recomendadas en las Reales órdenes de 22 de setiembre de 1854 y 10 de febrero de 1855 comunicadas á ese Ministerio de su digno cargo por este de Marina, contribuirán, además de las disposiciones tomadas á que se refiere este escrito, á prevenir eficazmente el delito de la desercion. Dios, etc. Madrid 27 de diciembre de 1856.

(2) En vista de las razones que me ha espuesto mi Ministro de Gracia y Justicia sobre la necesidad de adoptar algunas disposiciones relativas al órden judicial de los consulados de España en países estranjeros, y muy especialmente en los puntos de Levante y costas de Berbería, conforme á los principios consignados en la esposicion que precede, vengo en decretar lo siguiente: — Art. 1.° Los cónsules españoles en países estranjeros, los vice-cónsules ó las personas que en ausencias ó enfermedades hagan sus veces en los casos de justicia entre súbditos ó contra súbditos españoles, respeto de todo aquello á que no se opongan la lejislacion del país, la costumbre ó los tratados vijentes para los efectos de apelacion y demás judiciales, se reputan respectivamente jueces de paz, de correccion y de primera instancia, con las mismas atribuciones y sujetos á las mismas formalidades que establecen ó establecieren las leyes, decretos y Reales órdenes para los de su clase en España, salvas las escepciones y modificaciones que adelante se espresarán.— Art. 2.° Cuando procedan como jueces de primera instancia, dictarán sus providencias definitivas, ó que tengan fuerza de tales, con acuerdo de asesor, siendo posible: en otro caso se acompañarán con dos adjuntos elejidos entre los súbditos españoles.—Los adjuntos prestarán juramento de cumplir bien y fielmente su encargo, y serán conjueces con voto deliberativo.—Los adjuntos podrán ser nombrados para cada año, ó para casos particulares, segun fuere posible.—Art. 3.° En los casos indicados en el artículo anterior, dos votos conformes de los tres harán sentencia.—Si cada uno hiciere voto singular, se nombrará un tercer adjunto.— Si no pudiere ser habido, ó si todavía no resultasen dos votos conformes, hará

de proceder de los cónsules en materias ó puntos litijiosos y causas criminales. Su falta de jurisdiccion no quita el que para hacer respetar

sentencia el del cónsul ó vice-cónsul, como voto de calidad.—Art. 4.º En cuestiones mercantiles, á falta de súbditos españoles, los adjuntos podrán ser dos cónsules ó vice-cónsules, y no siendo posible, súbditos de otra nacion con domicilio fijo y buena nota. En estos casos no habrá sentencia sin el voto del cónsul, y podrá hacerla él solo al tenor de lo dispuesto en el párrafo último del artículo anterior; pero no los adjuntos solos aunque estuvieren conformes.—Art. 5.º Así en los asuntos civiles como en los criminales, el cónsul y los adjuntos que discordaren razonarán su voto, por escrito, uniéndose este á los autos y en todo caso se pondrá por dilijencia, razonándose la discordia. — Art. 6.º Respeto de todo aquello en que las circunstancias locales, la perentoriedad é índole especial ó escepcional de los casos lo permitiese, los tribunales consulares observarán en el procedimiento las leyes del reino: cuando por dichas causas no fuere posible, se hará constar así por dilijencia en los autos, ó por providencia razonada.—Los tribunales de alzada apreciarán estas omisiones con arreglo á las circunstancias de cada caso y á las de localidad.—Los fallos definitivos se ajustarán siempre á las leyes del reino.—Art. 7.º Donde hubiese cónsul y vice-cónsul, uno y otro conocerán á prevencion de los juicios de paz y de los verbales de que pueden ó pudieren conocer los alcaldes.—En los juicios correccionales para la aplicacion de lo dispuesto en el libro tercero del Código penal conocerán el vice-cónsul en primera instancia, y el cónsul en apelacion, al tenor de lo prevenido en las reglas 3.ª y 4.ª de la ley provisional dictada para la observancia del mismo Código.—Si no hubiere mas que un cónsul ó vice-cónsul, él mismo conocerá por si solo en primera instancia de la correccion de faltas, al tenor de la citada regla 3.ª de la ley provisional, y con asesor ó adjuntos, segun se previene en el art. 2.º del presente decreto, por apelacion, conforme á la regla 4.ª de la misma ley.—Art. 8.º Los comisionados ó ajentes nombrados para suplir al cónsul en los puntos distantes de su demarcacion, procederán en casos de justicia como delegados del mismo, el cual al nombrarlos hará la delegacion y dará las instrucciones oportunas, segun las circunstancias y necesidades locales, para que los súbditos españoles hallen siempre la justicia y proteccion debidas.—Art. 9.º En todos estos juicios desempeñará el cargo de secretario el canciller del consulado ó el que hiciere sus veces.—Art. 10. Cuando lo permitan el número y calidad de los súbditos españoles, se habilitará de entre los mismos un representante fiscal para aquellos casos en que la ley requiere su intervencion.—Art. 11. Con arreglo á la práctica jeneral seguida hasta el dia, en todos los juicios civiles tendrá jurisdiccion y competencia el tribunal consular hasta dictar sentencia definitiva, ora como juez ordinario, ora como árbitro ó arbitrador en sus respectivos casos.—Art. 12. En la parte criminal procederá asimismo dicho tribunal hasta dictar sentencia respeto de todas aquellas causas cuyos delitos no tengan señalada por el Código mayor pena que la de arresto mayor ó menor, suspension, sujecion á la vijilancia de la autoridad, destierro, presidio y prision correccionales al tenor de lo dispuesto sobre las mismas en el art. 26 del Código penal.—En los demás casos, completo el sumario y sacando de él copia á la letra, se remitirá con el reo, y con las formalidades que en el dia se practican, á los tribunales de la Península ó provincias de Ultramar, segun el caso.—La copia del sumario, cotejada ante el cónsul y asesor ó conjueces, firmada por los mismos, y

su autoridad tengan medios suficientes, ya que no en sí propios, en las autoridades de marina españolas. Por Real órden de 12 de octubre

por los reos, si supieren hacerlo, y autorizada por el canciller, se dirijirá al Ministerio de Estado, y por este al de Gracia y Justicia para su remision al tribunal competente; y en caso de estravío de las actuaciones orijinales producirá la copia los mismos efectos.—Art. 13. Habiendo ya radicado la causa en el tribunal consular, y siendo su remision á los tribunales del reino efecto de necesidad y no de incompetencia, se entenderá aquella con la calidad del fuero personal causado en el tribunal remitente, sin perjuicio del de clase, escepto en el caso de que el crímen ó delito causen desafuero.—En su consecuencia y atendiendo el fuero de *ubicacion* ó permanencia accidental en el punto de arribada ó de la entrega, si el reo pertenece al fuero comun, ó si el delito ó crímen causa desafuero, continuará la causa el juez de primera instancia del partido en que fuere entregado el reo con la misma.—Si el del delito no causare desafuero y el encausado, por ser militar, ó por cualquier otro motivo legal, gozare fuero de clase, continuará el proceso el tribunal competente, respectivo del territorio en que fuese entregado.—Art. 14. No obstante lo determinado en el precedente artículo, á fin de obtener los saludables efectos del escarmiento que produce siempre la circunstancia de que los reos sean juzgados en el punto en que perpetró el delito, cuando este, en vez de haberse cometido en el estranjero ó en el mar, lo hubiere sido en la Península, islas adyacentes ó provincias de Ultramar, y por las circunstancias del caso ó del país no ofreciere grandes riesgos ni dificultades la traslacion del reo, pasará este con el sumario al tribunal, en cuya demarcacion se hubiere perpetrado el hecho.—El juez inferior del punto de arribada no acordará sin embargo la traslacion sin consultar con su superior inmediato, ó sin que este, enterado del caso, lo hubiere mandado de oficio.—Art. 15. El capitan de buque ó la persona ó fuerza encargada de la conduccion del reo con el sumario á los tribunales del reino, hará entrega de uno y otro al juez de primera instancia; y no habiéndolo, á la autoridad judicial local del fuero ordinario del punto á que llegare, y en su defecto á la política, ó militar, que dará conocimiento sin dilacion, bajo su responsabilidad, al juez de primera instancia del partido.—Art. 16. Se arreglará por duplicado acta circunstanciada de la entrega por ante escribano, si lo hubiere, que firmarán tambien la persona ó jefe que entrega y la autoridad que recibe. Un tanto del acta se dará á aquel para su resguardo, agregando la otra al sumario.—Igual dilijencia se practicará al hacer la remision y entrega en su caso al alcalde ó autoridad local al juez ó tribunal del partido, á quien debe verificarlo al tenor de lo dispuesto en el art. 15.—Art. 17. Si cuando fuere conducido el reo con la causa á los tribunales del reino, le amenazase en la travesía riesgo de muerte, y por este ú otra grave circunstancia quisiese hacer alguna declaracion ó revelacion que pueda conducir á la administracion de justicia, la recibirá el capitan de barco ó encargado de la conduccion ó persona á quien comisionare ante escribano público, pudiendo ser, y en su defecto ante dos testigos, que firmarán con el jefe ó capitan y el declarante. Esta dilijencia será entregada á su tiempo con el sumario, y sus firmas se reconocerán, siendo posible, al tiempo de la entrega, cuando se formalice el acta de que habla el art. 13.—Art. 18. Las apelaciones en los casos prevenidos en el art. 13 se interpondrán y se admitirán respectivamente para ante la audiencia territorial ó tribunal superior inmediato de los mismos.—Art. 19. De las apelaciones

de 1838 (3), en vista de una falta de subordinacion del capitan de cierto buque mercante con respeto al vice-cónsul de Peniche, se recordó el

á que dieren lugar las providencias de los tribunales consulares, cuando procedan como juzgados de primera instancia, conocerá la audiencia territorial mas inmediata de la Península ó posesiones de Ultramar. En su consecuencia, á fin de evitar dudas y dificultades, que han ocurrido respeto de los consulados de Africa, de los fallos pronunciados por los establecidos ó que se establecieren desde el cabo de Buena Esperanza inclusive hasta el cabo Blanco, sobre las costas de Marruecos, irán las apelaciones á la audiencia de Canarias: desde el cabo Blanco hasta el Peñon de Velez, á la de Sevilla: desde el Peñon de Velez hasta Mostaganem, á la de Granada, y del resto de las costas de Africa y puntos de Levante, á la de Mallorca.—Art. 20. A fin de evitar todo entorpecimiento en la pronta administracion de justicia, cuando los cónsules y vice-cónsules procedan como jueces de primera instancia, siempre que sea dable, se entenderán directamente con la audiencia respectiva, sin perjuicio de dar conocimiento al Ministerio de Estado, si lo creyeren conveniente.—Art. 21. Cuando las referidas audiencias, administrando justicia, hubiesen de dictar providencias que puedan rebajar el necesario prestijio de los cónsules ó embaracen el ejercicio de sus atribuciones como tales, antes de llevarlas á ejecucion darán conocimiento á mi Ministro de Gracia y Justicia, que lo hará al de Estado, adoptando de comun acuerdo la resolucion que conviniere.—Art. 22. Los cancilleres de los consulados, mientras lo son, se reputan notarios con fé pública en lo judicial y escriturario dentro del distrito de aquellos. Los documentos que autorizaren, harán fé en juicio y fuera de él en la demarcacion del consulado, y legalizados por el cónsul en todo el reino.—Art. 23. Limitándose el presente decreto á lo puramente judicial, no se entienden restrinjidas ó modificadas por él las atribuciones de policía y buen gobierno ni cualesquiera otras que competen á los cónsules como tales.—Art. 24. Del presente decreto se dará cuenta á las Córtes en la próxima lejislatura. Madrid 29 de diciembre de 1848.

(3) Por el Ministerio de Estado se dirijió con fecha 3 de junio último á este de Marina de Real órden lo que sigue:—«El cónsul jeneral de S. M. en Lisboa me escribe con fecha 2 del actual lo siguiente:—E. Sr.: El vice-cónsul de Peniche en oficio de 29 próximo pasado me participa que habiendo arribado á aquel fondeadero pocos dias antes entre varios buques españoles la polacra-goleta *Reina de los Anjeles*, su capitan don Ramon Linares, procedente de Villajoyosa con destino á Corcubion (segun le informaron los patrones de las otras embarcaciones) dicho capitan ni le quiso presentar sus papeles, ni aun decirle el nombre de su buque, ni el suyo propio, respondiendo con fuertes denuestos á las preguntas que le hizo; y concluye pidiéndome instrucciones para su futuro gobierno en iguales casos y mostrando el justo deseo de obtener alguna satisfaccion por el agravio sufrido en su calidad de vice-cónsul de S. M. en aquel puerto. Y juzgando yo que de disimularse tales procedimientos ó infracciones de la lejislacion mercantil, se repitirian con grave daño del servicio público, me he adelantado á decir al citado vice-cónsul en contestacion, que elevaria aquellos hechos á la superior noticia de V. E. á fin de que se dignase providenciar al efecto lo que estimase conveniente; y me atrevo á rogar á V. E. que tenga á bien disponer se dé conocimiento del consabido incidente al señor secretario del despacho de Marina, para que en justificándose suficientemente la inculpacion hecha al capitan Linares, quien es de presumir pertenecia á las matrículas de Villajoyosa, de Benidorme ó de Alicante, pueda

cumplimiento del artículo 650 del Código de Comercio, que exije que los capitanes al llegar á un puerto estranjero se presenten al cónsul español dentro las veinte y cuatro horas siguientes á haberle dado plática; y se reencargó á los capitanes y patrones el respeto y consideracion que deben guardar á los cónsules y ajentes de España en el estranjero. Y para hacer mas eficaz este precepto se espidió la Real órden de 18 de junio de 1846 (4), segun la cual deberán ser castigados por la comandan-

recaer la correccion merecida.—De Real órden lo traslado á V. E. para que justificando el hecho que aquí se denuncia, se imponga al capitan Linares la pena que le corresponda por la infraccion del art. 650 del Código de Comercio y su falta de respeto á los ajentes de S. M. en el estranjero. Lo que traslado á V. S. de la misma Real órden para el puntual cumplimiento de lo que se previene en la preinserta Real resolucion, haciendo se lleve á efecto la justificacion consiguiente del hecho que se denuncia y dando oportuno conocimiento del resultado á este Ministerio.—Lo que de la propia Real órden traslado á V. S. para noticia de esa junta: y con tal motivo es tambien la voluntad de S. M., en atencion á la frecuencia con que de algun tiempo á esta parte se repiten escesos de igual naturaleza, se prevenga por aquella á las autoridades militares de la Península y Ultramar que reencarguen á los capitanes y patrones empleados en la navegacion mercantil el respeto y consideracion que deben guardar á los cónsules y ajentes de S. M. en el estranjero, cumpliendo puntualmente con lo que acerca de los mismos ordenan las leyes navales y el Código de Comercio. Dios, etc. Madrid 12 de octubre de 1838.

(4) Habiendo transmitido al Director jeneral de la Armada para que propusiera el conveniente remedio, la comunicacion dirijida al Ministerio del digno cargo de V. E. por el cónsul de S. M. en Londres quejándose de la insubordinacion y desórden en que se constituyen en aquel puerto los tripulantes de nuestros buques mercantes porque saben no pueden ser castigados por nadie durante su permanencia en él con lo demás que se espresa, la mencionada autoridad de acuerdo con la Junta que preside ha manifestado lo que estima conveniente al efecto, y la Reina Nuestra Señora, , á quien he dado cuenta, se ha servido disponer, de conformidad con el dictámen de la citada corporacion, que se haga una impresion por separado del título 14 de la Ordenanza de Matrículas, que es el que comprende las leyes penales, con el cual se formará un cuaderno que los comandantes de Marina obligarán á tomar á todo capitan ó patron de buque mercante que se habilite, imponiéndoles la obligacion de leerlo con frecuencia á los individuos de su tripulacion para que no puedan alegar ignorancia; que V. E. se sirva prevenir á todos nuestros cónsules en puertos estranjeros que cuando despachen el rol de cualquier buque español dén precisamente (gratis) un pliego cerrado y sellado al capitan ó patron para que este lo entregue al comandante de Marina del primer puerto español á que arribare, cuyo pliego deberá espresar la conducta buena ó mala que hubiese observado el capitan ó patron de aquel buque y la tripulacion durante su permanencia en el puerto estranjero, para que en vista de este informe proceda la autoridad de Marina, si hubiese lugar á ello, á instruir la causa correspondiente é imponer la pena á que el capitan o patron ó tripulacion se hubieren hecho acreedores con arreglo á las leyes. Para lo cual convendrá tambien que cuando haya motivo de queja el mismo cónsul remita un duplicado de la comunicacion que haga al comandante de Marina al Ministerio

cia de marina del primer puerto español á que llegue una nave procedente del estranjero por las faltas que en él hubiesen cometido, á cual efecto se toman por dicha Real órden las medidas conducentes.

7. Además de lo dicho el derecho internacional ó sea la costumbre ha hecho admitir en punto á atribuciones y facultades de los cónsules, las siguientes reglas que en falta de tratados ó disposiciones escritas acostumbran á observarse entre las naciones.

8. Por el hecho de admitirse cónsules estranjeros, se les conceden tácitamente las facultades necesarias para el buen desempeño de su encargo.

9. Segun la práctica jeneral, el cónsul legaliza como persona pública los documentos otorgados en el país de su residencia, á fin de que hagan fé en su nacion; y conforme á las reglas prescritas por el soberano atestigua todos los actos relativos á la vida natural y civil de las personas, tales como matrimonios, nacimientos y muertes.

10 Libra asimismo certificados de vida, toma declaraciones juradas por comision de los tribunales de su pais, recibe protestas y autoriza contratos y testamentos.

11. Donde lo permiten las leyes locales, se encarga de los bienes de sus compatriotas que han muerto sin dejar sucesores ni representantes lejitimos en el pais, y asegura los efectos de los náufragos en ausencia del capitan, propietario ó consignatario, pagando el acostumbrado premio de salvamento.

12. Como encargado de velar por la observancia de los tratados de comercio, toca al cónsul reclamar contra sus infracciones, dirijiéndose al gobierno del pais ó dando conocimiento al ajente diplomático de su nacion, si lo hubiere.

13. El cónsul lleva ordinariamente un rejistro de la entrada y salida de los buques que navegan bajo la bandera de su nacion, espresando en él los capitanes, cargas, procedencias, destinos y consignaciones.

14. Segun la práctica de algunas naciones, puede el cónsul impedir que un buque mercante con bandera de la suya, salga del puerto donde aquel reside, sin su pasaporte, y negárselo hasta que por medio del pase ó licencia de las autoridades locales, que al efecto les exije, se

de Estado para evitar que algun capitan ó patron trate de eludir ó retardar la correccion, cuando sea merecedor de ella: y finalmente que tambien conviene que los cónsules procuren protejer á los capitanes ó patrones mercantes sin molestarlos para evitar todo pretesto de esceso por parte de estos. Lo que digo á V. E. de Real órden por resultas de la citada comunicacion que por ese Ministerio me fué trasladada en 6 del próximo pasado y en la intelijencia de que con esta fecha prevengo lo conveniente al enunciado Director jeneral de la Armada para que circule en ella esta soberana disposicion á los fines de su cumplimiento. Madrid 18 de junio de 1846.

haya asegurado de que el capitan y tripulacion han satisfecho todas las deudas y reclamaciones de los habitantes ó prestado en otro caso la suficiente garantía de que lo verificarán.

15. Está el cónsul obligado á protejer de todo insulto á sus conciudadanos, acudiendo en caso necesario al ajente diplomático de su nacion, ó entendiéndose en falta de este directamente con el ministro de relaciones estranjeras del gobierno cerca del cual reside, y en caso de verse desatendido, con su propio gobierno.

16. La propia conducta le corresponde seguir, si las autoridades locales toman conocimiento de delitos cometidos por sus conciudadanos fuera del territorio á que se estiende la jurisdiccion local, requiriéndolas oportunamente para que se inhiban de todo conocimiento y lo dejen al soberano de aquel, ó en otro caso le entreguen el delincuente.

17. Debe asimismo el cónsul, siempre que á ella fuere instado por sus compatriotas ausentes, enterarse del estado de los negocios de estos en el distrito consular y comunicar á los interesados el éxito que hayan tenido sus jestiones.

18. Cuando el país de su residencia está en guerra, es de la particular incumbencia del cónsul cuidar de que por parte de los buques de su nacion no se quebrante la neutralidad, é informar á los aseguradores, si se han invalidado las pólizas por la conducta ilegal de los capitanes, ó de otras personas interesadas en los buques ó cargamentos.

19. Todas las autoridades y funcionarios públicos deben sostener y llevar á efecto, siempre que su intervencion fuere necesaria, las providencias de los cónsules en el ejercicio de las facultades de que gocen por tratado ó costumbre.

20. Es finalmente atribucion de los cónsules, cuando han sido autorizados para ello, nombrar *ajentes de comercio*, que son como una especie de delegados para prestar los buenos oficios, que estén á su alcance, á los súbditos del Estado á quien sirven, manteniendo correspondencia con su jefe ó cónsul respectivo y ejecutando sus órdenes con puntualidad.

21. Por Real órden de 7 de octubre de 1852 al efecto de procurar la unidad de accion y conciertos tan necesarios para la regularidad del servicio se mandó á los cónsules no se entendieran directamente con las autoridades del reino, sino que lo ejecutaran por medio del Ministerio de Estado. Esta órden demasiado absoluta produjo la de 15 de enero de 1853 en que se autoriza á los ajentes de S M. en el estranjero para entenderse directamente con los de Hacienda en lo que se refiere á la documentacion consular para garantizar el cumplimiento de las leyes del ramo, y con las demás autoridades siempre que lo exija el interés y urjencia del servicio, y no esté dispuesto espresamente lo contrario, cuya Real órden se comunicó á Marina por otra de 4 del siguiente junio en vista de reclamacion del comandante jeneral del apostadero de Filipinas,

que halló dificultades en ser atendido por el cónsul de Singapore por no haber recibido aun la aclaracion, al cual se dirijió para el abastecimiento de víveres y combustibles para los buques de su mando, en la cual se añadió que en la lata espresion de esceptuarse todos los casos de interés del servicio se dejaban satisfechos los deseos de la marina, de que tendrian ya conocimiento á aquellas horas todos los cónsules españoles en el estranjero.

22. Acerca los derechos de *toneladas* cuyo cobro corresponde á los cónsules, véase lo que se espresa en dicha voz.

CONTADOR. Las Ordenanzas de Matriculas en sus arts. 1 al 4 y 16 al 33 del tít. 12 (1), hablan del establecimiento de este oficial en todas

(1) Art. 1.° En cada provincia de marina se destinará un ajente de real Hacienda especialmente encargado de la cuenta y razon, para su mas acertada y segura administracion y conveniente economía, con residencia en la capital en donde estuviese el juzgado, y con la denominacion *de Contador de la provincia de marina* de su destino. Su nombramiento se hará por los intendentes de los departamentos, y recaerá en oficiales de la contaduría de marina de las clases de primeros ó segundos, ó cuando menos de la de contadores de navío; y podrá destinarse un subalterno del mismo cuerpo con los contadores de aquellas provincias en que se necesita de este ausilio por lo mas estenso de su cuenta y razon, bien sea por el mayor número de sus matriculados, ó bien por las ocurrencias que frecuentemente se ofrecieren.

Art. 2.° Al nombrar el intendente los sujetos para estos destinos, que por lo regular durarán tres años, si no hubiere motivo especial de acortar ó prolongar este plazo, avisará de su eleccion al Capitan jeneral, para que por medio del comandante principal se noticie lo correspondiente á los de las provincias, sin cuyo requisito no podrá admitirse al ejercicio de sus funciones, que no han de mezclarse en nada correspondiente al alistamiento, gobierno y policía de la jente de mar y maestranza; ni en sus destinos, licencias ú otras novedades de sus asientos tendrán que entender los contadores de provincias mientras estos individuos no estuvieren empleados en el servicio ó disfruten alguna gratificacion, sueldo ó jornal por cuenta de la marina; en cuyo caso solo han de tomar aquel conocimiento que conviene á la debida cuenta y razon para la seguridad de mi real hacienda; en cuyos gastos ordinarios ó estraordinarios ha de tener una entera intervencion el oficial militar de mas grado ó antigüedad que tenga cerca de sí el comandante de la provincia, como que ha de llevar el detall gubernativo y economía de toda ella.

Art. 3.° Aunque el contador de la provincia ha de ser por su naturaleza el depositario de los enseres que se almacenasen con aplicacion á los bajeles ó arsenales de mi armada, y de los caudales de mi Erario que se libren para pagas de sueldos, asignaciones, gratificaciones, ú otros de esta naturaleza; como tambien para los de compras, y los de cualquiera otro encargo que se le hiciere corespondiente á marina, bien sea por el intendente ó por la junta del departamento; deberán guardarse estos en caja de tres llaves, que para mayor seguridad se colocará en casa del comandante de la provincia, que tendrá una de ellas, otra el oficial del detall, y la tercera el contador: debiendo en caso de ausencia ó enfermedad de alguno de

las provincias marítimas, su nombramiento, duracion de su destino y órden en la conservacion y custodia de fondos; así como de sus diversos deberes, segun los casos; todo lo que en el dia se halla sobradamente

los dos primeros reemplazarle en esta ocupacion el auditor de la provincia. Al contador le sustituirá su segundo si le hubiere, y en su defecto por el ministerio de hacienda se tendrá prevenido cuál de los empleados en este ramo de los que se encontrasen en el mismo pueblo haya de tener la llave. En esta caja ha de guardarse tambien un libro maestro de cargo y data en que no haya nota de una y otro clase que no esté firmada de los tres sujetos que tienen las llaves: y al fin de cada mes constará en el mismo libro el balance, de que dará cuenta el jefe militar al comandante principal, y al intendente el contador; este llevará su cuenta separada que confrontará con el libro maestro que ha de ser el que haga fé para la seguridad de mi real hacienda.

Art. 4.º Al espedirse las órdenes para las convocatorias de jentes de mar comunicará el Capitan jeneral del departamento aviso al intendente, á fin de que disponga se libren los caudales necesarios, si no los hubiere, para el pago de dietas y anticipaciones, que han de entregarse en mano propia á cada uno de los matriculados que pasen á campaña: y el intendente participará al Capitan jeneral las cantidades que con este ó cualquier otro motivo se libraren á cada provincia, á fin de que sus comandantes tengan inmediato aviso por medio del comandante principal del departamento, y procedan con toda seguridad en sus providencias

Art. 16. Para el pago de las asignaciones de marinería y maestranza se arreglarán los contadores de provincia á lo mandado ó que se mandare en punto á sueldos y á las noticias que se les pasen por la contaduría principal del departamento sobre su cese ó continuacion; ejecutándose este pagamento como cualquiera otro con las intervenciones prescritas para el de anticipaciones: pero en cualquiera dificultad, duda ó variedad de opiniones entre los jefes militares y el contador acerca de dispendios de mi real hacienda, sean de la clase que fueren, deberá estar este á la decision del comandante, que sobre su responsabilidad determinará lo que júzgue mas conveniente á mi real servicio; dando parte fundado en semejantes casos al Capitan jeneral del departamento por medio del comandante principal, y el contador al intendente.

Art. 17. Al despedirse la marinería concluida la campaña, se le ajustará y pagará de remate en la capital del departamento, inclusos los dias de regreso que correspondan á cada individuo matriculado, con arreglo al itinerario establecido para el abono de dietas: pero si por circunstancias particulares no pudiere haberse efectuado este pagamento, acordará el Capitan jeneral con el intendente que se ejecute en las capitales de las provincias, observándose puntualmente cuanto se ha prescrito sobre el pagamento de los préstamos. En semejantes casos el comandante principal ajenciará la prontitud del pago con eficacia, como debe, en cuanto sea á beneficio de los matriculados con arreglo á esta ordenanza; representando al superior jefe de mi Armada cuando encontrase en su práctica embarazos.

Art. 18. No tendrán facultad los contadores de provincia para hacer por sí ningun pago ni inversion de fondos que tuvieren en caja, sin que medie para ello la providencia del comandante, quien la dará bajo su firma, siendo de cargo del oficial del detall copiarla en un libro de gobierno, que ha de haber en la comandancia, para conservar en él la noticia de todas las providencias de esta naturaleza que

alterado por diferentes disposiciones que se han ido publicando, siendo la última el reglamento de contabilidad de marina de 2 enero de 1858.

se espidan, como la de los caudales librados y percibidos en la caja para las atenciones de la provincia y de cualesquiera otros gastos de mi Armada.

Art. 19. A fin de cada mes se confrontará con el libro maestro de la caja el de la cuenta particular que lleve el contador, para aclarar todas las dudas que puedan ofrecerse, y rectificar las equivocaciones.

Art. 20. Para los abonos que hayan de hacerse á los prácticos para la entrada ó salida de bajeles de guerra y cualesquiera otros que deban librarse, ya sea á los patrones ú hombres de mar por las dilijencias del servicio en que se hubieren empleado, ó ya á cualquiera otra persona que por compra de efectos ó comision fuese acreedora á mi real hacienda, deberá en todo pago presentarse el interesado al comandante de la provincia con la cuenta justificativa, y con los documentos que acrediten lejítimamente su derecho, á fin de que examinada por el oficial del detall, y constando en ella su intervencion, la autorice el comandante con *visto bueno*, como equivalente de la providencia para su pago, que se verificará con las formalidades prevenidas, observándose lo mismo con los demás gastos que se ofrecieren en los puertos, como socorros á prisioneros ó náufragos, gratificaciones á las justicias, pagos de correos ó propios que se ofreciesen despachar, y otras partidas y dilijencias estraordinarias del servicio.

Art. 21. El contador de la provincia no podrá negarse al abono de tales gastos estraordinarios con la debida formalidad; pero estará obligado á hacer presente a comandante lo que juzgue mas ventajoso á mi real hacienda, ó creyese impropio ó necesitado de remedio, y cualesquiera otras observaciones que su celo y conocimiento le dictase acerca del importe y naturaleza de los gastos. Y si no fuesen atendidas, deberá recurrir en derechura al intendente, á fin de que dando cuenta á la junta del departamento, ó pasando oficio al Capitan jeneral, se tome la providencia que requiera el caso, sin retardar por eso el cumplimiento de las órdenes del comandante.

Art. 22. Todos los gastos han de hacerse por el contador, á su nombre, espresando la fecha, el motivo y el documento ó providencia en cuya virtud se ejecuten. Ha de estenderse asimismo mensualmente á su favor una certificacion que le sirva de data á las cantidades distribuidas, segun consten en el libro maestro de la caja, y del caudal restante; cuyo documento deberá, como está prevenido por punto jeneral, ser intervenido por el oficial de detall, y visado por el comandante de la provincia.

Art. 23. Cuando en los puertos de las provincias hubieren de embarcarse efectos de cargo ó transporte en los bajeles de mi Armada, lo verificarán los contadores de las mismas provincias mediante providencia del respectivo comandante, remitiéndolos con guias duplicadas, para que una de ellas, en que se esprese el recibo de los jéneros á bordo, les sirva de resguardo.

Art. 24. En el caso de necesitar los bajeles de guerra de mi Armada surtimiento de víveres en los puertos de las provincias en que no haya establecidas factorías, deberán entenderse sus comandantes con el de la provincia, á quien corresponderá la providencia, que trasladada al contador, deberá practicar por sí las dilijencias consiguientes de acuerdo con el del buque y oficial comisionado para el mismo efecto con arreglo á ordenanza, y mediando tambien la intervencion del oficial de de-

CONTRABANDO. **La transgresion de las leyes de rentas que prohiben la importacion ó esportacion del reino de ciertos jéneros ú efectos.**

tall de la provincia, de que nunca se prescindirá en todas las compras que hubieren de hacerse del fondo de ella; entendiéndose lo mismo en los demás casos de ausilios de cualquiera especie á buques nacionales ó estranjeros de guerra ó mercantes, en que se procederá siempre con la debida formalidad, y la precaucion necesaria, para asegurar el reintegro de los gastos que se causaren: en intelijencia de que al contador de la provincia le servirá siempre de resguardo la providencia del comandante, y los documentos espedidos á su favor con la intervencion que se ha esplicado, sin otro cargo que el de omision en el caso de no haber representado segun se manda en el artículo 21, si las circunstancias lo hubieren exijido.

Art. 25. El propio método deberá observarse en lo respectivo á fletamento de embarcaciones, para el servicio, correspondiendo siempre á los comandantes militares de las provincias su seguro reconocimiento y línea de agua en que deban navegar, y la intervencion de los ajustes y contratas que en virtud de sus providencias se hicieren por los contadores de las mismas provincias, quienes despacharán por sí con arreglo á ordenanza las guias que sean necesarias segun los casos en que se conduzcan efectos de mi Real hacienda, estendiéndolos con la claridad conveniente para formalizar las entregas, y hacer el abono de los fletes, dirijiendo al intendente una noticia mas circunstanciada de los jéneros de que conste el cargamento, sus precios, anticipaciones que se hubieren hecho al capitan, condiciones estipuladas con él, y cualquiera otra circunstancia del ajuste.

Art. 26. Ha de ser regla jeneral que para los pagos se atiendan con decidida preferencia los que pertenezcan á sueldos, jornales, asignaciones ú otros goces de la misma naturaleza sobre que se funde ejecutivamente la subsistencia personal y de las familias de los interesados, procurando los comandantes que se hagan corrientemente, y sin atrasos que no provengan de causas absolutamente irremediables; y suspendiendo cualesquiera otras mientras estos no se hallen satisfechos, por ser los mas urjentes y sagrados.

Art. 27. Por ningun motivo deberá permitirse que los contadores de las provincias dejen de presentar en principios de cada año las cuentas del anterior, reducidas á la reunion de las de cada mes, que deben tener corrientes para que examinadas en la contaduría del departamento, produzcan los efectos del cargo y data. Y esta cuenta jeneral del año no solo en los recibos y documentos de seguridad que exhiben los contadores, sino tambien con las providencias del comandante militar de la provincia respectiva, en cuya virtud se hubieren causado los gastos, constando siempre la intervencion del oficial de detall con que deben solemnizarse, y la sancion del comandante á quien debe dar parte el contador del dia en que antes del 15 de enero dirije su cuenta anual al intendente, de que avisará al comandante principal para que lo acredite; y en el caso de que en todo el citado mes de enero no haya verificado el contador el envio de su cuenta, concedo facultad al comandante principal para que lo suspenda de su empleo, participándolo al Capitan jeneral, que lo prevendrá al intendente, y me dará cuenta por medio del jeneralísimo de mi armada, por cuyo conducto declararé mi voluntad, y sin cuya manifestacion no podrá rehabilitarse.

Art. 28. Cuando dispusiere el comandante asegurar depositando algunos efectos de nave de guerra ó de comercio á consecuencia de naufrajio, ó mientras se

ventila alguna causa de apresamiento, ó con cualquiera otro motivo, providenciará que se coloquen á su satisfaccion en los almacenes que pertenecen á la marina, y en su falta que se alquilen los necesarios, formándose desde luego por el contador de la provincia, con intervencion del oficial del detall, inventario de los efectos que fuesen, y quedarán á su cargo, sin poder disponer de ellos sino en virtud de providencia del comandante, quien juzgándola conveniente, podrá poner otra llave en los almacenes, entregándola á alguno de los interesados para su mayor satisfaccion, ó á su oficial de detall.

Art. 29. Los almacenajes y pagos de alquileres, compras, obras, jornales, etc., han de verificarse por medio de una papeleta ó relacion del comandante de la provincia, en que se contenga su providencia, la que anotada por el oficial de detall en el libro de gobierno, sirva despues para la debida confrontacion con el de data del contador, practicándose otro tanto con las ventas que se ofrecieren de efectos pertenecientes á marina, de cuyo producto ha de formarse el contador el cargo correspondiente, con separacion del que ya tuviese por los demás caudales que pertenecieren al fondo ó caja de la provincia, de que dará parte el contador al intendente, quien tendrá tambien esta noticia por el Capitan jeneral, consiguiente á la que hubiese dado el comandante principal, al que lo habrá participado el comandante de la provincia.

Art. 30. El comandante de la provincia, su oficial de detall y el contador de ella deberán responder de la existencia de los fondos que se hubieren recibido en la caja, y cuya salida no se justificare con documentos lejítimos, segun queda prevenido; pero solo el comandante será responsable de la buena ó mala inversion que se hubiere hecho de los caudales de la caja en virtud de sus providencias, en las que procederá siempre con la circunspeccion y economía que piden las materias de esta entidad.

Art. 31. Los comandantes militares de las provincias deberán remitir en el mes de enero al comandante principal de las matrículas, para noticia del Capitan jeneral del departamento, un estracto de la cuenta jeneral del año anterior, que á este efecto le presentará el contador de la provincia deducido de su libro de cargo y data, y espresivo de los fondos que quedan en caja, con todas las notas y advertencias que sean dignas de espresarse particularmente; y precedida la confrontacion que deberán hacer de dicho estracto el oficial de detall y contador con las providencias ú órdenes del comandante, la autorizará este con su *visto bueno* despues de disueltas cualesquiera dudas que ocurrieren.

Art. 32. En la junta de departamento deberá manifestar el intendente el resultado de cada una de las cuentas anuales, que le remitirán directamente los contadores de las provincias, para conocimiento seguro de los gastos que en ella se causen, igualmente que de todos los demás ramos de Marina. Y de cualquiera observacion ó reparo que se le ofreciere acerca del método, economía ó aplicacion de los caudales invertidos, deberá dar cuenta á la misma junta, para que oidos y meditados sus fundamentos, se haga el mérito que corresponde.

Art. 33. A los contadores de las provincias de Marina se les abonará mensualmente la gratificacion de reglamento para los gastos ordinarios de su despacho, y les servirá de especial mérito para los adelantamientos de su carrera el buen desempeño de las obligaciones que les impone esta comision. *Tít. 12. Ord. de Mat.*

al antedicho; se cometen en todos los casos que espresan los arts. 18 y 19 del Real decreto de 20 de junio de 1852 (1).

(1) Art. 18. Se incurre en delito de contrabando:—1.° Por cualquier acto en que se prepare inmediatamente y á sabiendas la produccion, elaboracion ó fabricacion de los efectos estancados.—2.° Por todo acto de negociacion ó tráfico de los mismos efectos, incluso el de revenderlos, aun cuando procedan de compra hecha á la hacienda pública.—3.° Por la detentacion de efectos de la clase de estancados que carezcan de signos positivos de lejítima procedencia, si no se acredita su adquisicion legal con arreglo á las leyes y reglamentos del fisco, siempre que la cantidad detentada esceda de la que permiten las instrucciones de rentas á cada particular para su uso y consumo.—4.° Por el trasporte de los efectos estancados sin guías espedidas por las oficinas de hacienda, aun cuando se haga la conduccion por cuenta ajena, cualquiera que sea el medio de trasporte que se emplee.—5.° Por la introduccion en el territorio español de efectos de cualquiera especie cuya importacion esté prohibida por las leyes, reglamentos ú órdenes vijentes.—6.° Por el tráfico de estos mismos efectos ó por su conduccion en cualquiera jénero de trasporte, y por la simple detentacion de dichos efectos, dentro de España, antes de haberse alterado sus formas y empleado de hecho en los usos domésticos, si el detentador no probare su lejítima adquisicion autorizada por la hacienda pública con arreglo á las leyes.—7.° Por la estraccion del territorio español de efectos de cualquiera especie, cuya esportacion esté prohibida por las leyes, reglamentos ú órdenes vijentes, y por su conduccion dentro de la zona próxima á las costas y fronteras en que por las mismas leyes y reglamentos esté prohibida su circulacion, ó por su detentacion en la misma zona sin los requisitos que en aquellas disposiciones estén prescritos.—8.° Por ordenar, disponer ó hacer ejecutar por medio de otras personas cualquiera de los actos de contrabando que quedan espresados, aunque el que lo haya dispuesto en su beneficio no los cometa por sí directa y materialmente.—9.° Por asegurar ó hacer asegurar de cuenta propia, ó por encargo de otro, cualquiera operacion de tráfico de efectos estancados ó jéneros prohibidos á la importacion ó esportacion.—10. Por andar con buque nacional ó estranjero de porte menor que el permitido por los reglamentos é instrucciones, conduciendo jéneros prohibidos ó procedentes del estranjero en puerto no habilitado, ó en bahía, cala ó ensenada de las costas españolas, y por bordear estos sitios dentro de la zona de dos leguas, ó sean seis millas que se halla señalada, aun cuando lleve su carga consignada para puerto estranjero, á menos que no sea por arribada forzosa en los casos de infortunio de mar, persecucion de enemigos ó piratas, ó avería que inhabilite el buque para continuar su navegacion.—11. Por ocultar alguna parte del cargamento ó dejar de manifestar cuál sea este al requerimiento de las autoridades locales ó empleados de hacienda, en los casos de arribada forzosa á puerto no habilitado, bahía, cala ó ensenada de las costas españolas de todo buque, cualquiera que sea la cabida y bandera.—12. Por omitir en los manifiestos, certificaciones y demás documentos que prescriban las instrucciones, la inclusion de algunos fardos, bultos ó cabos de ilícito comercio á la llegada á los puertos habilitados de cualquier buque español ó estranjero, sea cual fuere su porte.—13. Por estraer de cualquier buque, surto en puerto habilitado, alguna parte de su carga para trasbordarla ó para alijarla en tierra, antes ó despues de la presentacion del manifiesto, sin haber obtenido el permiso de des-

3. El conocimiento de este delito, lo propio que todos los en que interesa la Hacienda, corresponde á su jurisdiccion, con inhibicion de cualquier otra, segun se esplica en la voz *Desafuero*.

carga de la aduana, y por el trasbordo ó alijo del cargamento, ó por parte de él, en todo caso de arribada forzosa de un buque á puerto no habilitado, bahía, cala ó ensenada, á menos que no preceda permiso de la autoridad competente, y se observen las precauciones establecidas cuando lo exijiere la necesidad de salvar la carga y el buque.

Art. 19. Se incurre en el delito de defraudacion:—1.° Introduciendo en territorio español jéneros estranjeros ó coloniales sujetos al pago de derechos de entrada, sin haber hecho el portador su declaracian en la primera aduana, y pagado los derechos correspondientes.—2.° Alterando en calidad ó en cantidad la relacion de los jéneros lícitos que se introduzcan al presentar en la aduana las notas ó facturas que los declaren, en contravencion á lo dispuesto en las instrucciones del ramo.—3.° Conduciendo jéneros lícitos sin guias, certificados, sellos ú otros signos comprobantes del pago de los derechos de entrada dentro de la zona ó territorio en que segun las instrucciones no puedan circular libremente sin ir acompañados de aquellos signos, y por la detentacion de los mismos jéneros sin el propio requisito en el territorio donde las instrucciones lo exijan.—4.° Esportando efectos del reino, sujetos al pago de derechos en las aduanas de salidas, sin haberlos satisfecho íntegramente ó intentando hacerlo, y justificándose la tentativa por la aprehension de dichos efectos dentro de la zona determinada por los reglamentos, sin que sus portadores ó detentadores tengan las guias competentes para lejitimar el trasporte ó la detentacion.—5.° Conduciendo ó trayendo el buque nacional ó estranjero que arribe á puerto español jéneros sujetos al derecho de entrada que no estén comprendidos en las guias, rejistros ó certificaciones de procedencia, cuando las instrucciones exijan estos documentos como requisitos indispensables para lejitimar la introduccion.—6.° Defraudando ó intentando eludir el pago de los derechos de consumo, así en los pueblos sujetos al derecho de puertas, como en los administrados, arrendados ó encabezados, ya sea introduciendo los jéneros grabados por este impuesto, sin hacer la declaracion ni adeudar el derecho correspondiente, ya conduciéndolos dentro del radio por distintas vias de las que estén marcadas, ó ya faltando á cualquiera otro de los requisitos que para evitar fraudes se hallen prevenidos por las instrucciones y reglamentos del ramo.—7.° Alterando, en cuanto á la calidad ó cantidad de los efectos imponibles, las declaraciones ó manifestacion del contribuyente que hayan de servir para graduar la cuota del derecho de puertas ó de consumo, siempre que la alteracion pudiera haber producido un menoscabo al erario equivalente al 5 por 100 del importe de los derechos correspondientes á la cantidad ó calidad de los jéneros declarados.—8.° Omitiendo la declaracion que debe hacerse para la exaccion de toda contribucion directa á la autoridad ú oficina que corresponda, previo el requerimiento de la administracion, en la forma prevenida en las instrucciones. 9.° Ocultando cualquiera propiedad, contrato, sucesion, posesion ú otro acto que esté sujeto á la exaccion del impuesto ó derecho respectivo en la referida declaracion, y faltando en ella á la verdad de los hechos, ó cometiendo simulacion en los documentos que la justifiquen.—10. Cometiendo falsedad en los mismos documentos.—11. Por toda otra especie de violacion de las reglas administrativas que

4. Si una nave dá lugar con su conducta á sospechas de contrabando, verificado alguno de los actos que se espresan en los cuatro últimos números del articulo 18 arriba transcrito, puede ser reconocida por el resguardo ú otra fuerza pública autorizada al intento; conforme lo establece el art. 49 del espresado Real decreto (2), y lo autorizaba tambien el artículo 31, tit. 4.º, trat. 2.º Ord. de la Real Arm. (3).

5. Las penas en que incurren los reos de contrabando ó defraudacion, aplicándose en mayor ó menor grado, segun las circunstancias agravantes ó atenuantes que mediaran en el delito, son las que se esplican en los arts. 21 al 36 del espresado Real decreto (4).

tenga tendencia manifiesta y directa á eludir, ó disminuir el pago de lo que lejítimamente debe satisfacerse por razon de una contribucion directa ó indirecta. *Real decreto de 20 de junio de 1853.*

(2) Art. 49. Tambien podrán ser reconocidas las embarcaciones siempre que se hallen en algunos de los casos espresados en los párrafos 10, 11, 12 y 13 del art. 18 de este decreto, ó en cualquiera de los que determinen para el mismo fin las instrucciones de aduanas; pero deberán observarse las formalidades que estas prescriben en el reconocimiento de todo buque; y con respeto al de las naves estranjeras, guardarse siempre las formas que para el acto estén previstas por los tratados vijentes con la potencia de su bandera respectiva. *Real decreto de 20 de junio de 1852.*

(3) Art. 31. Los comandantes de las escuadras no embarazarán, que los administradores de mis rentas visiten los navíos de guerra en que les manifiesten tener sospecha de ocultarse jéneros de contrabando, antes bien mandarán á los capitanes les dén el ausilio que necesiten, y no permitirán se les haga el mas leve insulto ó maltratamiento. *Tít. 4.º, trat. 2. Ord. de la Real Armada.*

(4) Art. 21. Las penas que se señalan por este decreto á los delitos de contrabando y defraudacion se aplicarán en mayor ó menor grado desde el máximo al mínimo, segun el número y entidad de las circunstancias agravantes ó atenuantes que concurran en el caso.

Art. 22. Son circunstancias agravantes:—1.º La calidad de empleado público en el delincuente.—2.º Que el valor de los jéneros aprehendidos, ó sobre que versa el proceso, pase de 2,000 rs. si fueren estancados, ó de 3,000 si solo prohibidos en los casos de contrabando, ó que el importe de los derechos defraudados pase de 6,000 rs. en los delitos de defraudacion.—3.º Que la conduccion por tierra de jéneros de contrabando, se haga en cuadrilla que pase de tres hombres á caballo ó á pié.—4.º Que en el caso de conducir el contrabando lleven los delincuentes armas, aun cuando sean de las permitidas por los reglamentos.—5.º Que se haya hecho por los mismos resistencia á la autoridad ó funcionario público que les hubiere perseguido.—6.º Que se haya empleado cualquier jénero de falsificacion como medio de cometer el contrabando ó defraudacion.—7.º Que en la operacion de contrabando ó defraudacion haya mediado trato de aseguracion.—8.º Que para hacer el contrabando de jéneros estancados, tengan los delincuentes fábricas de elaboracion ó almacen ó tienda para la venta.—9.º La reincidencia, y cualquiera otra circunstancia de las que prueban malicia especial en el delincuente, ó trascendencia grave en el delito.

6. Para evitar el contrabando las Ordenanzas de la Real Armada lo propio que las jenerales de la misma establecen diversas precauciones,

Art. 23. Son circunstancias atenuantes :—1.ª La edad de menos de diez y ocho años en el culpable.—2.º Que no llegue á 200 rs. el valor de los jéneros, objeto del proceso si fuesen estancados, y á 300 si solo prohibidos en los casos de contrabando, ó que el importe de los derechos defraudados, no ascienda á 600 rs.—3.º Cualquiera otra circunstancia que disminuya manifiestamente la malicia del culpado y el daño del delito.

Art. 24. Será pena comun para todo delito de contrabando el comiso :—1.º Del jénero aprehendido que sea materia del delito.—2.º De las yuntas y aperos empleados en la labor para el cultivo del tabaco ú otro producto agrícola estancado.—3.ª De las máquinas y utensilios empleados en la fabricacion y elaboracion de jéneros estancados.—4.º De las caballerias, carruajes ó buques donde se trasporten y hallaren jéneros de contrabando, si el valor de ellos llegare á una tercera parte del de toda la carga, valuándose los estancados por el precio de estanco, y los prohibidos por tasacion pericial.—5.º De los jéneros lícitos que se hallaren en el mismo baul, fardo, bulto ó caja donde hayan sido aprehendidos los prohibidos, siempre que el valor de estos constituya una tercera parte, ó mas, de todo el contenido del bulto.—Pero no se podrán decomisar los objetos de que tratan los números 2.º, 3.º y 4.º de este artículo, siempre que resulten pertenecer á un tercero que no haya tenido complicidad en el delito, ni conocimiento del uso criminal que de ellos se hizo.—Del mismo modo los jéneros lícitos que se hallaren en el baul, fardo, bulto ó caja en donde hayan sido aprehendidos los prohibidos, no serán decomisados si se probare con toda evidencia que dichos jéneros lícitos no pertenecian al autor del fraude, y sí á un tercero; sin cuyo conocimiento se incluyeron con los prohibidos.—Si no hubiere habido aprehension, ó no hubiere tenido lugar en la totalidad del jénero que por el procedimiento resulte haber sido materia del delito, se sustituirá al comiso la condenacion á pagar el valor del jénero que no haya sido aprehendido.

Art. 25. Además de esta pena comun, incurrirá todo reo de contrabando de jéneros estancados en una multa que no baje del triple, ni esceda del séxtuplo valor del jénero aprehendido, ó que del proceso resulte ser materia del delito, estimándose este valor por el precio de estanco.—Para el reo de contrabando de jéneros prohibidos, esta pena consistirá en una multa que no baje del duplo ni esceda del cuádruplo valor del jénero aprehendido.

Art. 26. Será pena comun en todo delito de defraudacion el comiso del jénero en que esta se hubiere cometido ó intentado cometer.—Esceptúanse de estas penas los casos espresados en los párrafos 7.º, 8.º, 9.º y 11 del art. 19 de este decreto.

Art. 27. Los reos de delitos de defraudacion sufrirán además una multa que no baje del duplo ni esceda del cuádruplo del importe del derecho ó impuesto defraudado.—Así el comiso del jénero como la imposicion de esta multa se entenderán, sin perjuicio del reintegro á la hacienda pública del derecho que haya sido objeto de la defraudacion.

Art. 28. Cuando los reos de contrabando ó defraudacion no tuvieren bienes con que satisfacer la multa que les fuere impuesta, y el importe del reintegro á la hacienda pública del derecho ó impuesto defraudado, sufrirán la prision correccional por via de sustitucion y apremio, regulándose á medio duro por dia de

segun es de ver de las mismas (5). Además en conformidad á lo dicho en la voz *Armas*, las autoridades de Marina deben impedir, bajo su

prision, pero sin que esta pueda esceder nunca de dos años. La pena por equivalencia se sufrirá en la cárcel del partido ó de la capital de la provincia, siempre que su duracion no haya de pasar de tres meses, y precisamente en presidio correccional si fuere por mas tiempo.

Art. 29. Siempre que en delito de contrabando ó defraudacion ocurriese la circunstancia agravante espresada en el párrafo 4.° del art. 22, ó la de ser reincidente por tercera vez, se le impondrá, además de la pena comun del comiso y la pecuniaria ó supletoria que mereciere, la personal de siete meses á tres años de presidio correccional.

Art. 30. Los reos procesados por el ejercicio habitual de contrabando á quienes se justifique plenamente dicho ejercicio, sufrirán el máximum de la pena impuesta en el artículo anterior.

Art. 31. Los reos de los delitos conexos que espresa el art. 17, sufrirán por ellos las penas que establecen las leyes comunes y las militares en los casos previstos en la última parte del art. 20, sin perjuicio de las que merezcan por los delitos de contrabando ó defraudacion.

Art. 32. En la calificacion de los cómplices ó encubridores de los delitos de contrabando ò defraudacion, se observarán las reglas establecidas por las leyes comunes.

Art. 33. En todos los procesos sobre los delitos de contrabando ó defraudacion en que recaiga sentencia condenatoria, se impondrá á los reos el pago de las costas procesales, y de los gastos ocasionados por el juicio.

Art. 34. De las penas pecuniarias que se impusieren á los hijos que no tengan peculio propio, responderán sus padres, si estuvieren aquellos bajo la patria potestad, cuando no probaren que no han podido evitarlo.

Art. 35. Los maridos responderán de las penas pecuniarias en que por contrabando ó defraudacion incurrieren sus mujeres, si estas no tuvieren bienes propios con que satisfacerlas, y si no probaren que no han podido evitarlo.

Art. 36. Las penas de presidio que segun este decreto hayan de imponerse á mujeres y menores de diez y siete años, se entenderán de reclusion en una casa de correccion. *Real decreto de 20 de junio de* 1850.

(5) Art. 36. Ningun individuo podrá introducir jéneros de contrabando de cualquiera naturaleza á bordo, estando en esta materia á las pragmáticas jenerales; y los comandantes tendrán una atencion especial á que se cumplan, precaviéndolos, especialmente el de tabaco, cuyo jénero se suministrará por racion, y se reemplazará en caso de falta, haciendo la compra de cuenta de mi real hacienda, y recibiéndolo de mis estancos segun las circunstancias; y por tanto se reputará contrabando todo el tabaco que no sea habido lejítimamente. *Tit.* 7, *Trat.* 2, *Ord. de la Real Arm.*

Para los bajeles que se destinen á América hay prevenido lo siguiente:

Art. 8. No se admitirá á bordo jénero alguno de cualquiera calidad que sea (fuera de los pertrechos regulares del navío) sin guía del ministro á quien pertenezca darla; y este tendrá facultad de poner en cada bajel uno ó mas sujetos con el encargo de reconocer la lejitimidad de las guias, y evitar introducciones fraudulentas; y á fin de que lo logren estarán obligados los comandantes y oficiales de

responsabilidad, que se armen y que se tripulen buques con mayor número de hombres del que su porte exije.

CONTRAMAESTRE. Oficial de mar que manda las maniobras del buque y cuida de la marinería bajo las órdenes del capitan.

guardia á darles todo el ausilio de que necesitaren, pena de suspension de empleo, y de mayor castigo, sugun lo requiera el caso.

Art. 9.° Podrá tambien el espresado ministro poner en los parajes que juzgare convenientes barcos ó botes que reconozcan las embarcaciones menores que vayan ó vengan de los bajeles que se equipen para Indias; aunque sean de los propios bajeles ú otros de la armada, á cuya providencia, que mira únicamente á evitar el contrabando, no se opondrán los comandantes, antes deberán concurrir á facilitarla, dando las órdenes correspondientes para que las lanchas y botes no repugnen pasar por la inmediacion de los barcos de rejistro.

Art. 10. Del cuidado de los ministros será estrechar sus órdenes á los cabos de barcos y otros dependientes suyos para que en los actos de su inspeccion no cometan tropelía, ni falten al decoro con que deben tratarse los oficiales de la armada á quienes prohibo tomen por su mano satisfaccion del agravio que pretendieren habérseles hecho en estos casos; pero si presentaran sus quejas á su jefe para que comprobadas por él las circunstancias pida al presidente ó ministro á quien pertenezca la que fuere correspondiente.

Art. 11. Si no obstante estas precauciones entendiere el ministro encargado de este cuidado haberse introducido á bordo de algun bajel jéneros de contrabando, podrá mandar visitarle, y reconocerle, pasando noticia al comandante del departamento, quien destinará un ayudante que acompañe á los que hubieren de hacer la visita para que no se ponga embarazo; y en caso de averiguarse que algun oficial haya concurrido activa ó pasivamente á la introduccion de los fraudes, será declarado suspenso del empleo por su jefe á la primera noticia que le pasare el ministro, quien me dará cuenta para determinar el castigo, y si fuere oficial de mar ó individuo de la guarnicion ó tripulacion, se entregará preso á disposicion del ministro para que proceda contra él segun derecho.

Art. 34. Para evitar la introduccion de jéneros de contrabando podrán los gobernadores y oficiales Reales de América poner guardas á bordo de los bajeles, y en sus inmediaciones barcos que reconozcan todo lo que entre ó salga de ellos, del mismo modo que esto se practica en España, y visitar los navíos, pero sin obligarlos á desarmar, ni alterar sus estivas, cuando hayan de mantenerse prontamente para la navegacion, pasando anticipado aviso á su comandante, á fin de que concurra con su órden á facilitar la visita. *Tít. 4, trat. 6, Ord. de la Arm.*

Art. 175. Ningun individuo podrá introducir á bordo jéneros de contrabando, sobre lo cual se estará enteramente á las pragmáticas jenerales: mereciendo á los comandantes un cuidado especial el que de los reconocimientos en la mar y en las arribadas á puertos estranjeros no resulten repuestos de tabaco al abrigo del que suministre de racion; pues en caso de falta ha de hacerse su compra y reemplazo en la misma forma que la de los demás jéneros de los víveres, como se ordena en el título de esta materia, sin que á nadie á pretesto de mayor consumo sea lícito surtirse sino de mis estancos, y reputándose contrabando todo el que se encontrare habido de otros parajes. *Tít. 1, trat. 5, Ord. Gen. de la Real Arm.*

2. Sin autorizacion y nombramiento del Capitan jeneral, nadie puede ocupar estas plazas. Para obtenerlo se debe solicitar de aquella autoridad por conducto del comandante principal, quien debe informar de las circunstancias personales, y conducta del pretendiente, y de los inconvenientes que pueda traer la concesion del nombramiento si fuera escesivo el de los que ya obtienen ese destino. El aspirante debe por precision ser español, haber servido tres campañas sin desercion y ser examinado sobre lo relativo á las principales obligaciones de un oficial de mar en las faenas marineras ordinarias y estraordinarias, á tenor de los artículos de la Ordenanza de Matrículas que se citan en el párrafo siguiente, y Reales órdenes de 4 de abril de 1804, y 19 de febrero de 1828.

3. Una vez autorizados con este nombramiento lo quedan para el desempeño de lo referente á su oficio, y de estos se deben tener listas así en la comandancia principal como en los partidos y distritos. Todo con arreglo al art. 20, tit. 2; y 1, 2, 4, 5 y 6, tit. 8 Ord. de Mat. (1), cuya

(1) Art. 20. En los partidos y distritos habrá cuaderno separado de los pilotos, contramaestres y patrones, en que tengan sus asientos con la espresion de la fecha en que obtuvieron su plaza, y del trozo, partido y tercio á que correspondian los contramaestres y patrones antes de conferírseles, apuntando en el asiento de unos y otros su salida á viajes y su regreso, para lo que en uno y otro caso deberán presentarse al comandante del partido ó ayudante del distrito. *Tít.* 2.°

Art. 1.° De los pilotos y contramaestres autorizados por el Capitan jeneral del departamento con nombramiento de tales, sin cuyo requisito nadie podrá ocupar semejantes plazas en buques nacionales. se formará una lista particular, además de las mandadas en el art. 4 del tít. 2: los inscritos en ella gozarán escepcion perpetua del servicio con el fuero de Marina, y todos los privilejios de las matrículas; pero sin el prevenido nombramiento solo tendrán lugar en la lista jeneral de hábiles, debiendo concurrir como los demás á campaña cuando les tocare.

Art. 2.° Para lograr este nombramiento recurrirán los interesados por medio del comandante principal, que lo hará presente al Capitan jeneral del departamento, informando lo que le constare de las circunstancias personales, y de la conducta del pretendiente; pues no debe optar á ninguna de estas clases el que no acreditare su intelijencia en exámen, y el que no fuese de una probidad notoria: añadiendo en el informe lo que le pareciere en razon de los inconvenientes que pudiera ofrecer el escesivo aumento en el número de dichas clases, para cortar el abuso que pudiera introducirse con el fin siniestro de eludir el servicio de campaña; y en consecuencia de todo el jeneral negará desde luego la instancia, ó providenciará en ella que se proceda al exámen de ordenanza.

Art. 4.° Serán examinados los contramaestres y guardianes de todas clases á presencia del oficial que al efecto nombrase el comandante jeneral del arsenal, y no será de inferior grado al de capitan de fragata, por el primero ó segundo contramaestre del mismo arsenal, ú otro de la clase de primeros que el mismo jeneral comisionase; recayendo los puntos del exámen sobre lo relativo á las principales obligaciones de un oficial de mar en las faenas marineras ordinarias y estraordinarias que ofrece la navegacion, y en las de un arsenal; y al que saliese

observancia volvió á reencargarse en Real órden de 10 de enero de 1851 (2).

4. El art. 687 del Código de Comercio conforme con estos principios, declara nulo por ambas partes cualquier contrato que hiciere un naviero ó capitan colocando para contramaestre de un buque al que careciere de los requisitos legales que acaban de esplicarse.

5. Si en los buques de la Armada faltasen contramaestres deberán prestar este servicio los que lo fueren por su turno, á tenor de lo mandado en el art. 6, tit. 8 Ord. de Mat. (3). V. *Inválidos.*

CONTRASEÑAS. Los articulos 20, 21 y 22 del tit. 10 Ord de Matrícula (1) se ocupan de las contraseñas, necesidad de llevarlas y

aprobado, se le dará por dicho comandante jeneral, en vista del parte que le exhibirá por escrito el oficial comisionado al exámen, certificacion ds suficiencia para los fines que espresa el artículo anterior; sin necesidad de nuevo exámen para que los pilotos y contramaestres ejerciten su profesion, y disfruten las escepciones que concedo á sus clases mediante el despacho ó nombramiento espresado, que no se dará á favor de los estranjeros, si no estuviesen naturalizados y radicados con familia en mis dominios de Europa, aunque tengan las demás circunstancias de ordenanza; y mis vasallos no podrán obtener la clase de contramaestres antes de haber servido tres campañas sin desercion.

Art. 5.° De todo nombramiento de piloto ó contramaestre para buques mercantes se tomará noticia en la comandancia principal, por donde se comunicará á la particular del tercio á donde corresponda el interesado, á quien se facilitará aquel documento sin contribucion alguna; y así en ninguna provincia ó partido se formará asiento alguno de estas clases sin el aviso del comandante principal; y con el nombramiento quedarán unos y otros autorizados á mandar embarcaciones de pesca ó tráfico, y corsarios contra los enemigos de mi corona, bajo las reglas de ordenanza, y no estando reclamados para mi servicio.

Art. 6.° Aunque los pilotos y contramaestres mercantes, habilitados con el nombramiento del Capitan jeneral, están exentos, como he declarado, del servicio ordinario de campaña, deberán servir en mis bajeles las plazas de su nombramiento cuando hubiere necesidad de ellos, y fueren espresamente llamados; para lo que prevendrá el Capitan jeneral al comandante principal de los tercios el número de cada una de estas clases que hiciere falta para mi servicio; y en consecuencia este jefe hará la prevencion correspondiente á los comandantes de los tercios, para que convoquen y hagan acudir con preferencia á los que no hubiesen hecho servicio de sus plazas en mi Armada, procediéndose en esto como en todo con la mayor y mas equitativa integridad. *Tit. 8.° Ord. de Mat.*

(2) Véase la nota 4 en *Convocatoria*, páj. 301.

(3) Art. 6.° Véase la nota 1.ª de esto voz.

(1) Art. 20. Además del real pasaporte se entregará á los capitanes ó patrones de buques mercantes españoles una contraseña de la parte inferior de media nave partida, para que sirva de salvoconducto á los que fueren reconocidos por corsarios arjelinos: no esceptuándose de llevar esta contraseña de seguridad los barcos costaneros del tráfico de unos á otros puertos, ni aun los pescadores que

penas á los que las cedieren á otras embarcaciones. En ampliacion á lo que dispone el art. 22 al establecer que las contraseñas no tuviesen plazo, se habian publicado dos Reales órdenes en 9 de agosto y 11 de octubre de 1829 obligando á presentarlas anualmente á las autoridades de marina, pero en el dia deben considerarse sin efecto estas disposiciones, ya que por Real órden de 31 de octubre de 1857 (2) se ha suprimido en los buques el uso de las mismas como innecesario en la actualidad. V. *Bandera*.

pudieren ser visitados en el mar por dichos corsarios: estas contraseñas han de ser relativas á la clase ó aparejo de las embarcaciones que hayan de usarlas; unas de vela latina, y otras de vela cuadra: debiendo tenerse entendido, que si en buque latino se llevase contraseña cuadra ó al contrario será considerada ilejítima, y apresado el buque: los arjelinos tendrán la otra parte superior de la nave partida, y de su conformidad en la correspondencia resultará la lejitimidad de este salvoconducto.

Art. 21. Con el fin de eludir el abuso que pudiera hacerse de estas contraseñas por parte de algunos capitanes ó patrones, cediéndolas para seguridad de buques estranjeros, ó de otros no habilitados competentamente, se intimará al tiempo de su entrega, que el convencido de semejante fraude será castigado con todo rigor; y para precaucion se escribirá al respaldo de la misma contraseña el nombre del buque, y el de su capitan ó patron, con la fecha y firma entera del comandante militar del partido; repartiéndose á los ayudantes de los distritos segun las pidiesen, para que las entreguen á los patrones á cuyo nombre fueren espedidas.

Art. 22. No tendrán plazo determinado las contraseñas, y podrán servir para un mismo buque que no variase de patron en distintos viajes. Los comandantes militares cuidarán de recojerlas del propio modo que se ha prevenido para con los reales pasaportes, pidiéndolas en los mismos términos, y llevándose en la propia forma la exacta cuenta del recibo, entrega y devolucion; la que se hará de las contraseñas que ya no estuvieren en estado de buen servicio, restituyéndolas para tacharse á mi secretaría de Estado y del despacho de Marina, para que se renueven con la seguridad que importa. *Tít. 10 Ord. de Mat.*

(2) Excmo. Sr.: Instruido el oportuno espediente acerca de las esposiciones que han promovido las Juntas de Comercio de Málaga, Bilbao, Alicante y Barcelona, pidiendo la abolicion de la contraseña que por el art. 20, título X de la Ordenanza de Matrículas están obligados á llevar todos los buques mercantes españoles; de conformidad con el parecer de esa Direccion jeneral de la Armada, unánime con el que ha sido emitido por los Comandantes jenerales de los departamentos, y de lo que sobre el particular ha espuesto el Ministerio de Estado; la Reina (Q. D. G.) considerando en el dia como innecesario para la navegacion semejante requisito, se ha dignado resolver, que se suprima el referido documento en atencion á haber cesado las circunstancias que dieron lugar á su establecimiento, y que en su consecuencia se proceda por las comandancias militares de marina á recojer las contraseñas que hubiesen espedido respectivamente, rindiendo á su debido tiempo la cuenta prevenida por Ordenanza. — De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes, contestando al oficio de esa Direccion jeneral número 1,525 de 25 de abril último. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 31 de octubre de 1857.—José María de Bustillo.

CONTRATO Á LA GRUESA. V. *Préstamo á la gruesa.*

CONVOCATORIA. Siendo el principal objeto de las Ordenanzas de Matrícula facilitar tripulaciones para la marina militar, puede considerarse como uno de sus primeros objetos el que forma el de esta voz. Por el tít. 3, trat. 10 Ord. de la Real Armada publicadas en 1751 se disponia que en cada pueblo se dividiera la matrícula en cuatro partes, una de las cuales estuviese embargada para lo que pudiera exijir el servicio de la armada durante un año, pasado el cual lo estuviese la otra y así consecutivamente. Durante el año del embargo solo podian ocuparse en la pesca, tráfico interior de los puertos ó navegacion de uno á otro de la misma provincia, y para los llamamientos decidia la suerte entre los de la cuadrilla embargada que debian ir al servicio, de lo que resultaba que á unos tocaba repetidas veces la suerte, mientras á otros ninguna. En caso estraordinario en que la cuadrilla embargada no fuera suficiente para las atenciones del servicio se embargaba la siguiente, y si por la perentoriedad del caso no hubiese habido tiempo para el embargo y los individuos á quienes correspondiera el servicio estuviesen ausentes, se sorteaban todos los que hubiere en el pueblo sin mirar á que cuadrilla pertenecian. Las injusticias que traia de sí semejante sistema fueron causa que en las Ordenanzas de Matrícula actuales se fijara en vez de suerte un turno ú órden riguroso que igualara á todos los matriculados en el servicio. De este asunto se ocupan gran número de artículos del tít. 4 (1) especificando con toda proli-

(1) Art. 8.° En virtud de este aviso arreglarán los comandantes de los tercios y partidos sus providencias para el llamamiento de aquellos matriculados á quien por el órden de su escala correspondiese pasar al servicio, fijando á este fin carteles en los parajes acostumbrados con relacion de los convocados, y comunicando tambien la órden á los directores de los gremios, prohombres y cabos, para que contribuyan por su parte en el modo posible á la presentacion de los comprehendidos, á fin de evitar perjuicios á los demás, y el retardo que podria resultar en la espedicion de licencias á los que se hallasen en campaña. Con el propio objeto pasarán igualmente los avisos que crean oportunos á los comandantes de los partidos, para que amonesten y compelan á la marinería forastera que se halle en los límites de su comprehension, y sea de la llamada, á que se restituya sin tardanza á sus respectivos pueblos, y se avise la reunion de los que hayan de venir al servicio.

Art. 11. Siempre que hubiese oportunidad, y pueda verificarse sin considerable perjuicio de otras atenciones mas urjentes de mi real servicio, se destinarán algunos bajeles de guerra para la conduccion de la marinería que pase á campaña, sobre lo cual espondrá el comandante principal al Capitan jeneral del departamento lo que juzgue mas ventajoso, fundando su dictámen en las razones que para ello tenga; y enterado de su determinacion, la comunicará al tiempo de la convocatoria á los comandantes de los tercios para su gobierno y disposiciones consiguientes.

jidad el modo como debe verificarse el llamamiento de los matriculados

Art. 12. Si el Capitan jeneral del departamento resolviese segun mis órdenes, ó por su autoridad, que pasasen á las capitales ú otros puertos de los respectivos tercios bajeles de la Armada con dicho objeto, advertidos los comandantes de aquellos por el comandante principal del tiempo y lugar á donde se hayan de dirijir, estrecharán sus providencias para la reunion de la marinería, y concurrirán personalmente ó harán que asistan el comandante y contador de la provincia en donde se congregase la jente, para revistarla, y efectuar el pagamento de las anticipaciones, si no se hubiese ya ejecutado este en las capitales de los respectivos partidos.

Art. 13. La reunion de los matriculados de campaña en los armamentos ordinarios del año se dispondrá, supuesta la convocatoria, á lo menos treinta dias antes, si es para fines del mes de febrero, sea en la capital de cada partido, ó bien en cualquiera otros de sus puertos, segun la mejor proporcion de buques de trasporte, cuando no se contase con los de guerra para este objeto; siendo obligacion de los capitanes ó patrones mercantes nacionales de recibir en sus buques sin escusa alguna á los individuos de Marina que hubieren de conducirse de unos á otros puertos, mediante la órden de los jefes de ella en los partidos ó distritos; en intelijencia, que se les hará el abono que fuere justo por el trasporte: y en consecuencia de reunirse los matriculados para su conduccion, se hará seguidamente la revista y pagamento, á fin de que puedan emprender su viaje en principios de marzo siguiente.

Art. 14. En los casos de mucha urjencia en que por no hallarse embarcaciones á propósito para el trasporte de la marinería, ni poderse destinar al objeto buques de guerra, fuere de recelar atrasos perjudiciales á mi real servicio, se dispondrá su marcha por tierra en divisiones ó partidas de número proporcionado, á las que se proveerá de los pasaportes correspondientes, á fin de que en los pueblos de su tránsito se les aloje y facilite el mismo utensilio que á la tropa, y á los bagajes que necesiten al precio establecido, todo sin perjuicio del socorro de las dietas de reglamento para su manutencion, así á la ida como al regreso; y en este caso de conducirse por tierra la matrícula para campaña, se establecerá por el comandante principal un itinerario comprensivo de todos los partidos y distritos de la estension del departamento, y espresivo de los dias que hayan de abonarse desde cada pueblo á la capital, supuestas unas jornadas regulares, y el abono que haya de hacerse por via de subsistencia á los que se trasportasen por mar en barcos particulares, y pasando este documento al Capitan jeneral, me lo consultará este jefe, para que sirva de regla constante en lo sucesivo.

Art. 15. Véase la nota 7, páj. 165.

Art. 16. Cuando los trozos hubieren de marchar á campaña deberá formarse para cada matriculado una libreta estendida y firmada por el segundo comandante de su partido ó provincia, y contador de ella, en que esprese el trozo, distrito, partido y tercio á que corresponda, la filiacion y número en la lista jeneral del distrito, los préstamos percibidos, asignaciones que dejaren, y el dia en que entrase al goce del sueldo en su plaza, para que se apunten á continuacion por los respectivos jefes que han de firmar estas notas, como lo hará con la de la llegada ó presentacion de los interesados en el departamento el sarjento mayor de los tercios.

y su conduccion hasta los puntos en que deban embarcarse para prestar

Art. 17. Estas libretas se darán al conductor que fuere hecho cargo de la jente, para que á su llegada las entregue al comandante principal, con el pliego cerrado en que se contenga la lista de todos los individuos con la espresion prevenida para las libretas, rubricada por el comandante ó su segundo la última nota de cada individuo, y firmada al remate despues de fechada la misma lista. Asimismo se incluirán en este pliego los convenios de los que hubieren hecho permuta, y cualquiera otro documento relativo á las escepciones ó impedimentos alegados por algunos para escusarse del servicio, que los comandantes de los partidos ó tercios tengan por conveniente remitir á la decision del comandante principal, y para gobierno particular del conductor traerá una simple relacion nominal firmada por el segundo comandante, y el pasaporte de que tambien le proveerá el primero: bien entendido que los comandantes de los partidos han de enviar al de su respectivo tercio relacion de los matriculados que pasen al servicio con sola la espresion de sus trozos y distritos, si las circunstancias no exijieren mayor espresion.

Art. 18. Los embarcos, trasbordos, desembarcos ú otro cualesquiera destinos del servicio que tuvieren los matriculados, se irán sucesivamente apuntando en sus libretas, bien sea en buques ó arsenales, por el oficial encargado de ellas y de la policía y gobierno de la jente de los tercios, que deberá ser á eleccion del comandante de las superiores clases subalternas en quien concurran exactitud y actividad, para que las notas lleven la espresion suficiente al conocimiento necesario: autorizándose estos apuntes con la firma del oficial Detall y contador del bajel ó arsenal en que se causen las notas, y por la del oficial depositario de las libretas, si le hubiere.

Art. 19. Se anotarán igualmente en las libretas de cada matriculado cualquiera otra nota relativa á su persona, por donde se acredite su buena ó mala conducta, hospitalidades, heridas que recibiese en acciones de guerra ú otros accidentes, que por faenas del servicio le sobrevengan, para que en ellos pueda despues fundar su lejítima opcion á la gracia de inválidos.

Art. 20. En la misma forma se espresarán en las libretas de los matriculados las prendas que recibiesen, y haberes con que fueren socorridos, á fin de que con estas noticias sea fácil aclarar en todo tiempo el estado de su cuenta, indicándose igualmente el derecho que tuviesen á partes de presa, los castigos que hubieren recibido por delitos graves, el grado de habilidad en su ejercicio, y el mérito distinguido que hubieren contraido en accion de mar ó armas.

Art. 21. Las libretas han de acompañar siempre á los mismos interesados, haciéndose entrega formal de ellas con recibo que lo acredite; y prohibo que sin dicha libreta se admita en mis arsenales y bajeles hombre alguno de mar con las plazas de esta clase, siendo mi voluntad que aun los voluntarios no matriculados hayan de entrar en mi servicio con esta libreta, que se estenderá y firmará por el primer ayudante del mayor jeneral del departamento ó escuadra, uniéndose con las de los matriculados para correr en todo igual suerte.

Art. 22. Cuando á la salida de un bajel á la mar quedasen en el hospital algunos matriculados ó voluntarios de mar, sucediendo esto en la capital del departamento, se remitirán las libretas de los primeros al sarjento mayor de los tercios, y las de los segundos al mayor jeneral: si fuere en otro puerto se pasarán todas

su correspondiente servicio. Respeto á la marinería de las provincias

al comandante del partido ó ayudante del distrito con la nota correspondiente de su baja, á fin de que sigan con los individuos á que correspondan. En los puertos estranjeros deberán entregarse á los comandantes de otros buques de guerra españoles, y de no haberlos, á mis cónsules; pero las libretas de los desertores se guardarán con su nota conveniente en el buque de que faltó, hasta entregarla ó enviarla al comandante principal del departamento mas cercano, aunque no sea el del individuo, y este jefe se entenderá en el asunto con quien corresponda.

Art. 23. En caso de fallecimiento de un mareante, despues de puesta la espresion conveniente con noticia de los bienes que se le encontrasen, y de su disposicion ó abintestado, conservará el oficial Detall la libreta hasta regresar al departamento; pero si por la naturaleza de su viaje á campaña hubiere de demorar su vuelta mucho tiempo, la remitirá en primera ocasion segura al comandante principal de los tercios del respectivo departamento, con las ropas, muebles y alhajas que se hubieren encontrado. ó producto de aquellas prendas que por lejítima providencia se hubieren vendido.

Art. 24. La salida del arsenal para embarcarse en buques de guerra, y la de estos para desembarco ó trasbordo, se asentarán por el oficial Detall y contador de los destinos de donde proceda el sujeto; y en los mismos términos lo practicarán en aquel á donde se traslade, poniendo respectivamente las fechas de su salida en uno, y de la entrada en otro, aunque fuere una misma.

Art. 25. Cuando sucediere pérdida de alguna libreta, se formará de nuevo por el contador y oficial Detall del buque ó arsenal en que estuviere destinado el matriculado, á fin de que sirva desde aquella fecha, espresando por via de nota lo que le conste acerca de sus destinos y demás noticias precedentes, ó la falta de ellas, y la circunstancia de haberse estraviado la libreta anterior: acerca de lo cual dispondrá el jefe militar del buque ó sitio en que se notase la falta, que se indague cuidadosamente sobre ella; de cuyas resultas, sean las que fueren, dará parte al Capitan jeneral del departamento, ó al comandante jeneral de la escuadra, segun las circunstancias, para que el jefe á que corresponda mande que si la pérdida de la libreta ha sido culpable por malicia ú omision, se note en el asiento del culpado, de cualquiera clase que sea, para que responda con sus haberes á mi real hacienda ó al interesado de los ajustes anteriores á la nueva libreta, segun se acredite por las listas matrices de la escuadra ó contaduría principal del departamento.

Art. 26. Al desarmo de los bajeles de guerra y despido de la marinería se entregarán las libretas por el respectivo oficial Detall y contador del bajel ó arsenal en que últimamente hubiesen quedado los individuos, al sarjento mayor de los tercios, que pondrá la nota final, y las entregará al comandante principal, quien las enviará á los comandantes de los tercios respectivos, para que estos los distribuyan á los de los partidos á que correspondan, donde se conservarán á fin de que puedan en caso necesario servir de confrontacion para verificar sus destinos y demás circunstancias que constaren: la misma libreta podrá tambien aplicarse para nueva salida á campaña cuando no hubiere necesidad de formarla de nuevo.

Art. 27. Al asiento de cada individuo en la lista jeneral del pueblo se trasladarán á su regreso de campaña las anotaciones de sus libretas; apuntándose en la misma lista jeneral todas las principales ocurrencias relativas á su persona, hasta

vascongadas rijen las propias disposiciones, con la sola diferencia que

su separacion voluntaria ó forzada de la matrícula, traslacion de la clase de inhábiles, de veteranos ó de patrones, ó su fallecimiento; en cuyos casos se cerrará la cuenta y razon del alistado para el servicio activo de los tercios con la espresion conveniente, y se le quitará de la lista jeneral de hábiles para el servicio.

Arts. 30 y 31. Véase la nota 7, páj. 165.

Art. 32. El prohombre ó cabo encargado de la jente de mar, luego que llegue al departamento, hará su entrega al comandante ó segundo del arsenal por la relacion abierta que deberá llevar para su gobierno, pasando desde luego á presentarse al comandante principal con el pliego cerrado y el recibo de la jente que se le hubiere exhibido, cuyo documento deberá recojer para su resguardo, debiendo quedar esta jente en el depósito hasta que el mismo dia ó en el siguiente pase á inspeccionarla el comandante principal por sí ó por su sarjento mayor, ó alguno de sus ayudantes, con asistencia de facultativo, para asegurarse del buen estado de salud de todos, y oir las quejas que produjeren, enterándoles de que se les hará justicia, atendiendo á su razon si la tuvieren, ó castigándolos si usasen de falsedad ó impostura.

Art. 33. De resultas de esta revista se anotará lo conveniente por el sarjento mayor en las libretas y listas de los matriculados traida por el conductor en pliego cerrado y correspondiente á los individuos presentados, entregándolas al segundo comandante del arsenal: y hasta que esto se haya verificado no se removerá esta jente de aquel sitio. Además dará parte por escrito el conductor al comandante principal de los sujetos que por cansados ó enfermos se hubieren quedado en los pueblos del tránsito, y de los que hubieren desertado, con espresion del paraje y demás circunstancias que puedan conducir á su aprehension, apuntándose estas novedades en las listas y libretas, refiriéndose á su parte.

Art. 34. Si la jente de mar no hubiere de pasar en derechura á la capital del departamento, por deberse de congregar en la del tercio á que corresponda, ó á otro puerto, para ser destinados desde luego en bajeles de guerra, el conductor hará la entrega de la jente, lista y libretas al comandante del tercio ó jefe militar de Marina, recojiendo el recibo competente para su solvencia; quedando á este jefe el cuidado de poner la jente con las libretas á disposicion del comandante jeneral ó particular de mis buques.

Art. 35. Los comandantes de los partidos y ayudantes de distritos serán responsables de toda falta de justicia y equidad con que se haya procedido en el señalamiento de la jente de mar para campaña; y todo el que se sintiere agraviado por este motivo, lo hará presente en la revista mandada pasar á la llegada de la matrícula á su destino para campaña; y en cualquiera otro caso acudirán al jefe inmediato del que le motivó la queja, ó al comandante principal, al Capitan jeneral, ó al jefe superior de mi Armada, si los demás lo hubieren desatendido.

Art. 36. En el caso de no ser suficiente para llenar la convocatoria hecha, la brigada de campaña que esté de faccion, porque la urjencia no diese lugar á esperar el regreso de los ausentes, ó porque en realidad fuese el total de la brigada menor que el de la convocatoria, habrá de completarse con la jente de la otra, obligando despues á los que en el primer caso no hubieren tenido tiempo de presentarse á que indemnicen á los que los sustituyeron del servicio que hubieren

las autoridades locales son las que verifican el señalamiento y entrega

hecho por ellos; y lo mismo se observará respectivamente en la alternativa de divisiones de una misma brigada, y de los trozos de una misma division.

Art. 37. Cuando el número de alguna de las clases pedidas en la convocatoria fuese mayor del que exista en la brigada, se suplirá con jente de la otra clase, avisándose de esta alteracion por el comandante del partido al del tercio, y por este al principal: entendiéndose en todo esto y demás espresado de alternativa en las convocatorias para el servicio ordinario, pues que en el estraordinario de una guerra ó de un crecido armamento que obligue á llamar á todas las matrículas, estarán todos sus individuos hábiles en la obligacion de concurrir á mi servicio, á no estar compredidos en la clase de inhábiles, de veteranos ó de patrones.

Art. 38. Los matriculados que voluntariamente se ofrezcan sin convenio ó trato de permuta para servir en mis bajeles, no escusarán la campaña de turno; pero serán admitidos á la que se presenten, rebajándose el número de estos del de la convocatoria en beneficio de los matriculados, con aviso y consentimiento del comandante del tercio, segun las órdenes que hubiese recibido del principal. Otro tanto se practicará con los voluntarios no matriculados, procurándose reclutarlos siempre que los jefes no lo consideren perjudicial á mi servicio: á unos y otros voluntarios se abonará por via de enganchamiento la paga de un mes en tiempo de paz, y tres en el de guerra.

Art. 39. No se incluirá en el repartimiento ó convocatoria al hijo único de un padre que conste estar destinado á campaña, y fuese dudoso su regreso en el mismo año; ni al padre que tuviese un hijo en el propio caso: igual escepcion gozará el hijo soltero de viuda que tuviere otro hermano en campaña, y proveyese á la subsistencia de su madre: estendiéndose igual escepcion á cualquier otro cuya ausencia por circunstancias raras esponga en notorio riesgo su honra ó hacienda, y que no tenga medios para verificar su permuta; la que se admitirá al matriculado á quien toque la vez de pasar al servicio, y tenga razones graves para solicitarla. En todos estos casos consultarán los ayudantes de los distritos al comandante del partido los espresados, seguridad de ellos, y personas en quienes concurran; para que dando cuenta al comandante del tercio, pueda providenciar lo conveniente, y noticiarlo al principal del departamento para su gobierno: quedando sin el concurso de todas estas prevenciones invalidada toda escepcion ó permuta; la que aun en caso de realizarse será con otro individuo de la misma matrícula, quien quedará relevado en su turno, reemplazándole aquel por quien se prometió: todo lo que deberá anotarse en los asientos respectivos, enterando á los interesados de que contraen cada uno en su lugar las mismas obligaciones, y se sujetan á las propias penas que aquel á quien sustituyen.

Art. 40. Con prevision de nuevos armamentos puede el Capitan jeneral prevenir al comandante principal, al tiempo de la convocatoria, el reten ó embargo de jente de mar que juzgare conveniente en las provincias, debiendo ser de la brigada que esté de turno, si lo sufriere su número; y comunicada esta órden á los tercios, se publicará por relaciones en las provincias como en los armamentos, y en consecuencia no podrán los matriculados retenidos navegar fuera de la estension del departamento á que pertenezcan, y servir este embargo por tiempo efectivo de campaña; por lo que es el turno de ella en alternativa con los demás matriculados; pero no para optar á los premios de la constancia.

de la jente de mar segun lo dispuesto en los arts. 7, 8, 9, 13, y 24, tit. 11 Ord. de Mat. (2).

Art. 41. Los alegatos para escepcion ó permuta deberán hacerse con tiempo suficiente anterior á la convocatoria, sin aguardar al momento de hacerse la remesa de marinería para campaña; y los que tal practicaren serán desatendidos en el hecho mismo de su retardacion, y se enviarán al departamento, á no ser que hayan ocurrido recientemente motivos muy graves y notorios para ser eximidos; de todos los cuales los comandantes militares de los partidos pasarán á los de su tercio relacion que esprese los que tocándole la campaña hubiesen dejado de hacerla, ya por ausencia inocente y culpada, y sin tener escepcion lejítima, circunstanciando los hechos con informe del sujeto, segun conste de su asiento y del conocimiento personal; y los comandantes particulares de los tercios darán estas noticias por un resúmen jeneral al principal del departamento.

Art. 42. Por campaña de mar se entiende el servicio de un año entero á bordo de los bajeles de mi Armada en cualquier destino ó comision en que se hallaren; ó bien en los depósitos de arsenales para las faenas marineras que en ellos ocurren, y proveer los reemplazos en los armamentos; bien que en beneficio de los matriculados les exonero de ser llamados para el servicio ordinario de arsenales, que se harán por peones marineros á jornal.

Art. 43. Tienen facultad los matriculados empleados en mi servicio de asignar parte de su sueldo á favor de sus mujeres, hijos, padres ó hermanos huérfanos en la cantidad que les acomodase, no escediendo de los dos tercios de sueldo en campañas de Europa, y de la mitad del todo en las de América: de su determinacion en este punto avisarán los interesados en el acto del pagamento de anticipaciones, ó despues, haciéndolo presente al comandante del partido, ó al jefe militar de la matrícula en que se hallaren, y al contador de la provincia; y aun podrán hacerlo en el departamento, recurriendo al efecto al comandante principal y sarjento mayor para que lo avise á la contaduría, y se note allí en su asiento y en la libreta inseparable del individuo.

Art. 44. El comandante principal de los tercios tratará con el mayor jeneral del departamento, por medio del sarjento mayor, sobre los medios de arreglar las tripulaciones así en los armamentos de mis bajeles, como en los trasbordos y reemplazos, para que en estas operaciones se guarde cuanto sea posible la reunion entre los individuos de unos mismos trozos, partidos y tercios; la que hasta en los ranchos de á bordo debe procurarse: y en caso de discordancia en aquella distribucion, se enterará del caso al Capitan jeneral, y se decidirá lo que haya de ejecutarse; y deberá el mayor jeneral dar aviso al comandante principal por medio de relaciones mensuales del destino que se diere ó variase á los matriculados, como de los ascensos ó novedades que se hicieren en sus plazas, igualmente que de los muertos y desertores, para que constándole estas noticias, pueda darlas y anotarlas como convenga. *Tít. 4 Ord. de Mat.*

(2) Art. 7.° Con proporcion al número de marinería de que consten los gremios ó cofradías de mar de las provincias Vascongadas, deducirá el comandante principal de aquel departamento el que les correspondiere para el servicio de mis bajeles, cuya noticia entregará al Capitan jeneral, quien la enviará al despacho de mi secretaría de Marina, por quien se comunicarán las órdenes por este punto á los comandantes y diputaciones de las provincias respectivas, para que se haga

2. En vez de verificarse la convocatoria en meses fijos como prevenia la ordenanza solo se verifica cuando se halla próxima la época del servicio segun dispone la Real órden de 2 de febrero de 1848 (3) repeti-

la convocatoria y asignacion de la jente que haya de pasar á campaña, ó que voluntariamente se ofrezca á este servicio.

Art. 8.° Corresponderá á la respectiva diputacion señalar los individuos que completen el número mandado, de que pasará relacion al comandante militar de la provincia, quien desde el recibo de mi órden habrá prevenido á la misma diputacion el paraje en que haya de congregarse la jente para su conduccion al departamento. hágase en buques de guerra ó en particulares fletados por cuenta de mi real hacienda.

Art. 9.° Aunque solo haya de hacerse en las provincias Vascongadas la convocatoria por número sin distincion de clases, se considerará á todos la plaza de marinero al tiempo de hacerse á presencia del comandante el pagamento de las anticipaciones de ordenanza con la formalidad prevenida: bien entendido, que no ha de verificarse este abono á ninguno que á presencia del comandante no se reconozca sano y útil, y que le conste ser efectivamente de profesion marinero, pudiendo en este caso hacer las asignaciones de parte de sus sueldos para socorros de sus familias, como está permitido á los demás matriculados del reino; y en los mismos términos gozarán de sus sueldos y dietas, y se arreglarán sus plazas en el departamento, por el que les resultará el correspondiente cargo ó abono de las anticipaciones.

Art. 13. La marinería de estas provincias que se despida del servicio será tratada con el abono de sus goces y dietas del mismo modo que los matriculados de mis reinos, y con igual derecho á las gratificaciones, inválidos, y otras gracias declaradas en esta ordenanza para los que las merecieren, obteniendo asimismo sus pasaportes de licencia que les resguarden al regreso á sus pueblos, ó en cualquiera otra parte donde se les proporcione y quieran tomar plaza en buques mercantes, segun lo establecido en el artículo 71 del título 5.

Art. 24. Elejida la jente para campaña, el alcalde ó procurador jeneral del gremio de mar lo entregará á disposicion del ayuntamiento del distrito, que la enviará á Santander con lista filiada de todos sus asientos, de que conservará copia igual para los efectos que pueden convenir: esta marinería será tratada como las demás del reino en el pago de los préstamos, dietas y asignaciones, y en la concesion de las gracias á que se hicieren dignos; y serán licenciados por medio de pasaportes, como está mandado por punto jeneral. *Tít.* 11 *Ord. de Mat.*

(3) La estremada latitud que en la última convocatoria de marinería se ha dado á la admision de voluntarios, ha sido causa de que se reciban jóvenes de muy pocos años y sin la práctica y robustez indispensable para las fatigas de la mar; y como este abuso y el de los cambios de número que tambien se ha permitido infieren un perjuicio notable al servicio de los buques de guerra, no ha podido menos de llamar la atencion de la Reina nuestra señora, acerca de tan mal entendida tolerancia; y S. M., persuadida de la necesidad de ponerle término, se ha dignado resolver: primero, que en adelante los voluntarios que se admitan para el servicio han de pasar de la edad de 20 años con conocida aptitud, no pudiendo esceder nunca su número de la octava parte del curso de cada provincia, todo bajo la mas estrecha responsabilidad del Capitan y Comandantes jenerales de los departamentos,

da en 19 de marzo del mismo año en que se pidió y tuvo que concederse el abono de años enteros que se habia tenido embargada la marinería sin utilizar sus servicios. Relativamente á lo tures ó sea alternativa para las campañas, debe estarse al sistema establecido por la Real órden de 10 de enero de 1851 (4) en que se dictaron otras varias providencias para el mejor órden en punto á matrículas.

y los de los tercios y provincias de matrículas. Segundo: que los cambios de número se verifiquen solo entre individuos de iguales circunstancias, y nunca por el que tenga menos de dos años de matriculacion, sin que pueda darse por libre del servicio el sustituido hasta que el sustituto sea admitido previos los debidos reconocimientos y un mes despues por si durante este tiempo se le advirtiese algun impedimento físico que lo constituya en inutilidad. Tercero: que las provincias queden obligadas á reemplazar todo hombre que resulte inútil en el primer año de su servicio. Cuarto: y por último que el Capitan jeneral y Comandantes jenerales de los departamentos no prevengan á los de los tercios navales el embargo ó reten de jente de mar, sino cuando se halle próxima la época de convocarla para el servicio, puesto que se ha de contar á los matriculados retenidos el tiempo de embargo como efectivo de campaña, segun establece el art. 40 del tít. 4.° de la Ordenanza de Matrículas. Dígolo á V. S. de Real órden para intelijencia de la Junta Directiva y Consultiva, y á fin de que se circule en la Armada para su puntual cumplimiento. Dios, etc. Madrid 2 de febrero de 1848.

(4) Los jefes de escuadra que han pasado la revista de inspeccion á los tres departamentos, en el ilustrado compendio que de ella han formado á consecuencia de lo mandado en la Real órden de 27 de mayo último, entre otras cosas manifiestan lo que sigue — 1.° Creen absolutamente preciso que de nuevo se levanten las listas de matrícula tanto de jentes como de buques con rigurosa sujecion á lo dispuesto en los arts. 4, 7, 20, tít. 2; 5 y 10 tít. 7; 1.° tít. 8, y 1.° tít. 9 de su ordenanza especial, debiendo tanto las listas como los cuadernos ser como para la de hábiles se previene en el art. 4.° citado, engomándose los agujeros para su mayor duracion y teniendo todas el correspondiente índice separado y clasificado en lista ó libro aparte, inclusas las de embarcaciones, en cuyos índices solo se espresará el nombre del buque, y en todos los índices unicamente se anotará, en su caso, la traslacion de una á otra lista con espresion del folio; teniendo especial cuidado en la formacion de estas listas de que todos los matriculados sean inscritos en las que les corresponda, y que los asientos de las embarcaciones radiquen en las de los partidos ó distritos en que residan sus propietarios; y si fuesen varios los de un buque, en donde residiere el mayor número ó los mas interesados, y si todos residieren en pueblos del interior, en las listas del punto marítimo mas inmediato á aquellos. Así tienen la honra de proponerlo — 2.° Tambien proponen que para la matriculacion de hombres de mar, se guarden los arts. 2 y 3 del tít. 2 de la Ordenanza y Reales órdenes de 26 de octubre de 1824, 19 de igual mes de 1826, 19 de mayo y 1 de junio de 1827 y que así se entiendan las órdenes que en tal concepto dió nuestro digno compañero el jefe de escuadra D. José Fermin Pavía y que se amplie la edad para matricularse fijada á 18 años á 16, limitándose á 40 en lugar de 45 lo establecido en el art. 3, tít. 2. — 3.° Igualmente proponen que para los inútiles quede en toda su fuerza el art. 18 tít. 2 de la Ordenanza, pudiéndose tolerar que los que lo fueren con menor número de años de campaña del fijado en dicho

3. Es causa de exencion del servicio el ser hijo único de viuda ó de padre anciano y pobre, como asi se manda en Real órden de 31 de mar-

artículo, con tal que se acerque á dos años puedan ejercitarse en la pesca y faenas del servicio de puertos. — 4.° Consideran utilísimo se encargara el exacto cumplimiento de cuanto la ordenanza previene para las convocatorias, teniendo muy presentes sus artículos del 7 al 12, tít. 4, y que con oportunidad se librara el caudal necesario al efecto. — 5.° Respeto á que cuanto está dispuesto para los tures de campaña no se ha llevado á efecto hasta el dia, por varias causas que no son de este lugar, con el fin de conciliar el mejor servicio con la conveniencia y menor gravámen de la matrícula tienen la honra de proponer el siguiente formulado sistema — El tur de campaña se dividirá y clasificara en dos brigadas — La primera la formarán por órden de antigüedad de matrícula todos los hábiles que lleguen á cuatro años de matriculacion en estas listas. — La segunda todos los que pasen de la edad de 30 sin haber hecho servicio, y los que lo hayan prestado con tal de que no lleguen á 6 años de campaña. — En esta segunda brigada se observará el órden gradual de menor á mayor edad esto es, que el de 45 años antelará al de 44 y así sucesivamente y en sentido inverso para los que tengan servicio, esto es, el que haya verificado una campaña, estará antes del que tenga dos y así sucesivamente. — Desde 1 de enero de 1851 se establecerán las divisiones de servicio y de retén en las que se guardará la proporcion siguiente: — Constará cada una del número que se considere necesario compuesta de un tercio de individuos de la 1.ª brigada, y dos de la 2.ª; estos dos lo formarán dos tercios de los mayores de 30 años y un tercio de los que tengan servicios. Podrá dar el caso de que la 2.ª brigada no tenga fuerza suficiente, entonces suplirá con la primera las que falten; tambien podrá acaecer que dicha segunda brigada no pueda dar en proporcion dos tercios de mayores de 30 años y un tercio de los que tengan campañas; cuando esto suceda se aumentará lo necesario á los 17 ó 27 porque es imposible fijarlo sin tener una estadística completa; pero enunciado el principio, fácil es graduar segun los casos los medios de ejecucion. Debe procurarse que la division de servicio sea concreta precisamente al número indispensable porque segun el art. 40 tít. 4 de la Ordenanza se le abona por servicio de campaña todo el tiempo de retencion, y esto se compensa con el menor número de marinería que para reemplazos se necesita en los arsenales; tambien debe reducirse á lo absolutamente preciso la de reten, porque los individuos que la forman solo pueden viajar á puertos de la monarquía en Europa, con perjuicio hasta cierto punto de sus intereses y de la navegacion. — Para que este servicio sea equitativo y justo es preciso que cada tercio naval remita un estado en resúmen del número de hábiles mayores de 30 años y del de los que tengan servicios que deban comprenderse en la segunda brigada, para con este dato equilibrar la fuerza de todas estas segundas brigadas, debiéndose calcular de modo las divisiones embargadas ó de servicio que no quede individuo alguno de ellas sin pasar á campaña durante el año; el conocimiento de los que durante el mismo deban obtener las licencias de despido del servicio y el de los armamentos probables son los elementos precisos para este càlculo. — Se han estendido en este punto quizás mas de lo que debieran, lo que ruegan se les dispense en gracia ó considerándolo como el vital de la matrícula, y en él se vinculan sus deberes que si se les exijen con equidad y justicia por riguroso tur corren gustosos á llenarlo sin necesidad de la menor coaccion que es necesaria en caso contrario. — Habiendo dado cuenta á la Reina

zo de 1806 y circular del Capitan jeneral del departamento de Cartajena de 2 de marzo de 1854 (5) y tambien en Real órden de 30 de octu-

(Q. D. G.) de cuanto queda espresado y tambien de la carta de V. E. de 24 de agosto de 1850 en que manifiesta su plena conformidad y conveniencia de adoptar cuanto proponen los mencionados jenerales inspectores, se ha dignado aprobar en todas sus partes sus transcritas propuestas y mandar que desde luego se lleven á efecto, en el concepto de que dentro el improrogable plazo de seis meses deben estar levantadas las listas y formados los tures de campaña segun se ordena bajo la inmediata responsabilidad de los comandantes de los tercios navales y á fin de que sea efectiva es la voluntad de S. M. que al espirar este plazo se pase una revista de inspeccion á los de los tres departamentos. Madrid 10 de enero de 1851.

(5) Las diferentes representaciones promovidas á mi autoridad por padres ancianos impedidos y madres viudas de matriculados, en reclamacion de exenciones del servicio á favor de hijos de quienes depende su subsistencia y á los que no habian sido declarados; así como otras solicitudes que proceden de hombres esclusivamente de mar que inutilizándose por causas naturales y lejítimas para prestarlo en los buques de guerra, ya estando en campaña, ya con anterioridad á las convocatorias, son irremisiblemente borrados de la matrícula y privados de los medios de vivir y mantener sus familias con el ejercicio de su antigua, esclusiva y probada profesion, me han hecho notar hallarse en olvido y desuso las aclaraciones hechas poco despues de la publicacion de la Ordenanza á los artículos 18, tít. 2, y 39, tít. 4 por Real órden de 29 de marzo de 1806 que la Direccion jeneral de la Armada comunicó en 31 del mismo y que debe de nuevo con esta fecha circular. Es un deber de justicia sostener, conforme al art. 1, tít. 4 de la citada Ordenanza, la equidad del servicio á que todos los matriculados deben por turno concurrir; pero no es menos sagrada la obligacion de protejer á los hombres de mar en sus lejítimas exenciones y de ampararlos en el ejercicio de su profesion cuando por desgracía se inutilizan para campaña, con méritos y circunstancias en que, sin riesgo de los abusos que la ley previno, puede el jefe superior dictar un fallo de humanidad que resiste privar á un hombre mutilado ó impedido, por efecto de continuas navegaciones, de los medios de subsistir con sus familias. En esta Real órden, que es parte integrante de la Ordenanza esclarecida por la celosa autoridad superior de la Direccion jeneral y en la facultad concedida por la de 10 de enero de 1851, respeto de los despedidos por inútiles del servicio, he fundado las resoluciones últimamente dictadas en espedientes de exencion y para conservar en las listas de inútiles á algunos hombres de mar á quienes de derecho por las citadas prevenciones corresponde. Lo que espreso á V. S. para su conocimiento y que al propio tiempo que traslade la precitada circular de la Direccion jeneral de 31 de marzo de 1806, lo comunique á los comandantes de las provincias de su mando para los efectos que convengan en los espedientes de exencion y en los informes que deben producirse al dirijir las relaciones de inútiles por mutilados ó impedidos con circunstancias justificadas y escepcionales. Dios guarde á V. S. muchos años. Cartajena 2 de marzo de 1854.—José María Haicon.

El Escmo. Sr. Director jeneral de la Armada D. Francisco Gil, dijo al Capitan jeneral de su departamento, en 31 de marzo de 1806, lo siguiente:—Escmo. Sr.: Habiendo recurrido á la superioridad Ventura Parceró, vecino de la villa de Cangas en Galicia, en solicitud de poder disfrutar el beneficio de la pesca que es su oficio

bre de 1857 (6), pero dejaba de ser válida esta causa por la Real órden de 22 de enero de 1818 cuando al matricularse el individuo tenian

esponiendo que su padre y abuelo fueron marineros matriculados y que él lo fué igualmente hasta el año 90 que quedó escluido de la matrícula por el defecto de sordo y no tener campaña, con cuya providencia quedó privado de la única ocupacion en que podia ejercer su sustento, y penetrado yo de la justicia que le asiste y conveniencia que resultaria al real servicio de que á este y los que se hallen en un caso semejante se les deje la industria de disfrutar de la pesca; al mismo tiempo que tambien me ha parecido provechoso que se releve del servicio de campaña á los hijos únicos de viuda que se mantienen en este estado mientras ellos no se casan, y el hijo único de padre anciano gravemente enfermo ó imposibilitado, interin el hijo no se case, lo propuse así á S. M. y en consecuencia se ha dignado mandar lo que por la via reservada de Marina se me comunica de Real órden con fecha de antes de ayer como sigue:—Escmo. Sr.: Enterado el Rey de lo espuesto por V. E. en oficio de 24 del corriente acerca de la instancia de Ventura Parceró, vecino del puerto de Cangas, en solicitud del permiso para dedicarse al ejercicio de la pesca, y de lo que manifiesta el Comandante militar del tercio de Vigo, ha venido S. M. en conceder á Parceró la insinuada gracia, conformándose al mismo tiempo con todo lo que propone V. E. en su citado oficio.—Trasládolo á V. E. para que disponga se cumpla en la comprension de ese departamento, y que sirva de adicion á la ordenanza de Matrícula.—Lo que de nuevo traslado á V. E. para su observancia y que lo haga á los comandantes de las provincias de su comprension. Dios guarde á V. E. muchos años. Cartajena 2 de marzo de 1854. José María Halcon.

(6) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la carta del antecesor de V. E. num. 2176, con que traslada informada una consulta del Comandante jeneral del departamento del Ferrol sobre cambios de número y exenciones del servicio que deben admitirse á los matriculados. Enterada S. M. y de conformidad con lo propuesto por V. E. se ha dignado resolver: 1.° Se prohibe la sustitucion ó cambio de número entre matriculados que se hallasen en las mismas circunstancias de tener que concurrir á la primera convocatoria, permitiéndose tan solo á los que tuviesen una campaña. 2.° Siendo los adelantos de turno desconocidos en la ordenanza, es la voluntad de S. M. que se tenga en cuenta para su observancia el artículo 38, título 4 y Reales órdenes posteriores que califican los adelantos de voluntarios al servicio, cuya circunstancia no les escusa de volver á él cuando en justicia les corresponda, no debiendo permitirse en Vigo aunque estuviesen establecidos antes de haberse encargado de aquella comandancia el jefe que promovió la consulta. 3.° Que por lo tocante á escepciones del servicio naval, no quedan escluidos de él los mozos de casa abierta ni hijos de padres septuajenarios; pero el matriculado hijo de padre anciano y pobre, queda esceptuado durante la vida de éste, porque la moral y humanitaria Ordenanza del ramo así lo previene, solo que, con el fin de que se cumpla el verdadero objeto de la institucion necesitan calificarse muy bien aquellas circunstancias, no difíciles de acreditar en pueblos pequeños de la matrícula, en los que todos se conocen y saben tambien el modo de vivir de cada uno. 4.° Que á los matriculados á quienes toque la suerte de soldado les sirva por primera campaña de turno la que hagan en aquel concepto, segun está prevenido por Real órden de 16 de noviembre de 1856, y que todo patron de gracia pueda poner un sustituto matriculado sea ó no de la misma matrí-

sus padres esta circunstancia, lo que se ha modificado en otra de 31 de marzo de 1858 (7) disponiendo no se aplicara al que habiéndose dedicado desde jóven á los trabajos del mar se inscribiera en la matrícula inmediatamente despues de cumplida la edad en que es lícito verificarlo. Se eximió del servicio en Real órden de 26 de abril de 1855 (8)

cula, sin mas escepcion que tener un año de tal acreditado competentemente, ó dos de campaña en buque de guerra y guarda costa mandado por oficial de la Armada, segun lo dispuesto en Real órden de 19 de diciembre de 1856. Dígolo á V. E. de igual Real órden para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 30 de octubre de 1857.

(7) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. número 224 consultando sobre la verdadera intelijencia que debe darse al art. 3. de la Real órden de 30 de octubre último, para aplicar en las convocatorias la escepcion de hijo único de padre sexagenario á que aquel se refiere por no estar conforme con lo prevenido sobre el particular en la de 21 de enero de 1818, y S. M. se ha servido resolver, que la escepcion de hijo único de viuda pobre y de padre sexagenario tambien pobre, sea aplicable aun cuando aquellas condiciones se cumpliesen antes de la matriculacion siempre que el que la pretenda se filiase en la matrícula inmediatamente de cumplir la edad mínima fijada para hacerlo, y antes se ejercitase en los trabajos de mar, segun lo permite el art. 2 del tít. 2 de la ordenanza del ramo, negándose en los demás casos así como á los que se convoquen en el concepto de rezagados ó por cambio de número anterior, y que se restablezca la observancia de la Real órden de 29 de marzo de 1806; importante disposicion con que se adicionó la ordenanza en aquella época, para que en su primera parte y en lo dispuesto en la de 10 de enero de 1851, se funden las relaciones de los espedientes de inútiles, siendo esclusiva de la facultad de V. E. conceder con vista de aquellos la gracia ó permiso de ejercitarse en la pesca á que unicamente debe estenderse; recomendando á V. E. que al otorgarlas tomé cuantas precauciones crea conducentes á evitar se convierta en abuso lo que solo es una proteccion concedida al verdadero hombre de mar, que desgraciada ó involuntariamente se inutilice para campaña en el duro ejercicio de su profesion. Dios, etc. Madrid 31 de marzo de 1858.

(8) He dado cuenta á S. M. de la instancia de Ramon Chisvert, de la lista de los hábiles de la matrícula del Grao de Valencia, que V. E. me ha dirigido con oficio de 10 de marzo último, número 286, en la cual espone que ha quedado huérfano de padre y madre y con la obligacion de mantener á cuatro hermanos, el mayor de catorce años de edad, y solicita que mientras este no pueda atender á la subsistencia de los otros se le esceptúe á él del servicio de campaña para que ha sido convocado; y enterada S. M. por lo que el Comandante jeneral de Cartajena manifiesta, en la carta que V. E. inserta en el citado oficio, que es cierto lo que espone el interesado, pero que no estando previsto el caso en el art. 39 tít. 4 de la Ordenanza de Matrículas, ni en la Real órden de 29 de marzo de 1806, ha dispuesto que se suspenda la remision de Chisvert al servicio hasta que recaiga la Real resolucion, así como de lo que V. E. informa acerca del particular, conformándose con el dictámen asesorado de V. E. ha tenido á bien acceder por equidad á la referida solicitud de Chisvert hasta que alguno de sus hermanos pueda atender á la subsistencia de los otros. Lo que digo á V. E. de Real órden, en contestacion, y para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 26 de abril de 1855.

á un matriculado que, huérfano de padre y madre, sostenia á cuatro hermanos menores de edad con el producto de su trabajo, lo que puede servir de regla para solicitar con buen éxito igual exencion en casos análogos, ya que la citada no produce regla jeneral. Era motivo de exencion, conforme la Real órden de 25 de julio de 1854, tener en la dentadura alguno de los defectos que la misma espresaba; pero con arreglo á la Real órden de 12 de enero de 1858 (9) ni este defecto ni el de la calvicie eximen de prestar sus servicios en la armada. Tampoco es motivo de exencion la falta del ojo derecho en los que tengan completa la funcion del izquierdo y en estado de perfecta salud, segun la Real órden de 26 de mayo de 1849 (10). No hay edad fija para eximirse del servicio, pues si el matriculado es apto se le destina á trabajos competentes á su edad; no obstante, queriendo concederse algun descanso á los que pasen de 50 años, se les declaró exentos del returno por Reales órdenes de 3 (11) y 19 de noviembre

(9) Enterada la Reina (Q. D. G.) de las cartas de V. E., núms. 685 y 867 de 1.º y 29 del mes próximo pasado, consultando en la primera sobre la réproba costumbre que se observa en la matrícula de la provincia de Villagarcía de estraerse muchos individuos las muelas de una de sus mandíbulas para eludir el servicio, y en la segunda con respeto á la inhabilidad para el mismo de los matriculados de los distritos de Cangas y Bayena, Francisco Javier Martinez y Vicente Beira, por la falta total de pelo; S. M. se ha dignado resolver que tanto los faltos de dentadura como los de calvicie total, sean remitidos al servicio para cumplir las campañas de Ordenanza en los Arsenales y que esta determinacion se circule en la Armada como medida jeneral, para cuantos casos de esta especie ocurran en lo sucesivo. Madrid 12 de enero de 1858.

(10) Excmo. Sr: He dado cuenta á S. M., de la consulta del Comandante jeneral de Marina del departamento de Cartajena que me inserta V. E. en oficio de 20 de abril último, número 452, relativa á si los individuos de las matrículas de mar faltos del ojo derecho deberán quedar escluidos del servicio de los buques de guerra, ó se les habrá de considerar en el mismo grado de utilidad que aquellos á quienes falta el ojo izquierdo; y S. M., con presencia de las razones espuestas en el informe de los facultativos del cuerpo de Sanidad de la Armada del departamento de Cartajena, de que acompaña V. E. copia, y conformándose con el dictámen asesorado de V. E., se ha servido declarar: que los matriculados faltos del ojo derecho no deben estar esceptuados del servicio de los buques de guerra, siempre que sea completa la funcion del izquierdo en estado normal, sin síntomas de estar afecto á la causa ocasional ó predisponente, por la cual el individuo perdió la vista del derecho, cuidando de que se dediquen al manejo de las armas blancas con preferencia á las de fuego. Lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion al citado oficio y para su circulacion en la Armada á los efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Aranjuez 26 de mayo de 1849.—El marqués de Molins.—Sr. Subdirector jeneral de la Armada.

(11) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de las cartas de V. E., núms. 143 y 1087 de 14 de febrero y 15 de octubre del año corriente, consultando sobre la edad máxima en que deben ser remitidos los matriculados á campaña, por no es-

de 1858 (12). En el ejército se exime del servicio al que lo está prestando en el cuerpo de carabineros, no así en la marina para la cual no es este motivo de escusa cuando les corresponda entrar al servicio, segun se declaro en Real orden de 14 de febrero de 1854 (13).

4. Aun cuando segun se espresa en la voz *Matriculado* se ingresa en la matricula á la edad de quince años no se entrará al servicio de la armada hasta los veinte, conforme la Real órden de 18 de diciembre de 1857 (14).

tar fijada esta en la Ordenanza; y S. M., conformándose con el parecer de la Junta Consultiva de la Armada, se ha dignado resolver: que la edad consultada sea la de cincuenta años, propuesta por V. E. interin que otra cosa no se disponga como mas conveniente. De Real órden lo espreso á V. E. como resultado de sus precitadas cartas y para que tenga cumplido efecto en las convocatorias, y en todo caso de remision ó admision en el servicio. Dios, etc. Madrid 3 de noviembre de 1858.

(12) Impuesta la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E., núm. 1792 de 12 del actual, consultando cuál deberá ser la situacion en que queden aquellos matriculados que al tiempo de ser convocados para el servicio por su turno resulten mayores de la edad máxima señalada por Real órden de 3 del mismo mes para ser remitidos á campaña, se ha dignado S. M. declarar que la citada soberana disposicion se entienda solo aplicable en los casos de llamamiento al returno, y que en todos los demás están aquellos obligados á concurrir al servicio mientras su aptitud física se lo permita, considerándose este soberano precepto como adicion al de 3 del corriente, de que queda hecha referencia. De Real órden lo espreso á V. E. á los efectos consiguientes y como resultado de su precitada consulta. Dios, etc. Madrid 19 de noviembre de 1858.

(13) He dado cuenta á S. M. de una instancia documentada promovida por Diego Martinez, cabo de mar del cuerpo de carabineros del Reino en la comandancia de Almería, en solicitud de que se declare si la Real órden de 15 de febrero de 1852, espedida por el Ministerio de la Guerra y que concede á los individuos de aquel cuerpo que estando sirviendo en él les tocare la suerte de soldado continuar en el mismo hasta estinguir el plazo que señala la ley; como las limitaciones que la propia Real órden espresa es estensiva á eximir á los individuos de las matrículas de mar que se hallen sirviendo en dicho cuerpo de concurrir al servicio de bajeles cuando les corresponda por su tur; y S. M., enterada de los informes que han mediado en el particular y conformándose con el dictámen asesorado de V. E., no ha tenido á bien acceder á la referida solicitud, porque está en oposicion con lo que se practica en la Armada con los matriculados que voluntariamente se ofrecen para servir en los bajeles, á los cuales con arreglo á lo establecido en el art. 38, título 4 de la Ordenanza de Matrícula no escusa este servicio de la campaña de turno, y porque la medida que solicita Martinez orijinaria perjuicios á la matrícula; por cuyas razones declara S. M. por punto jeneral: que los matriculados que voluntariamente entren á servir en los carabineros de mar, deberán concurrir sin escepcion al servicio de la Armada cuando les corresponda. Lo que digo á V. E. de Real órden, como resultado de su oficio de 12 de enero del año próximo pasado, núm. 52, y para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 14 de febrero de 1854.

(14) Enterada la Reina (Q. D. G.) del espediente promovido sobre la matriculacion de los hombres de mar, así como de que la esperiencia ha acreditado la im-

5. El pago de honorarios de los facultativos que reconozcan á los individuos que pasan á cumplir campaña corre á cargo de la marina y no de los interesados, la cual si tiene facilidad de facultativos de la armada podrá disponer presten gratuitamente este servicio, segun la Real órden de 20 de noviembre de 1856.

6. En vista de los fraudes que se hacian en el reconocimiento de la marinería se espidió Real órden en 5 de agosto de 1832 (15) previniendo

posibilidad del aumento de la matrícula, atendidos los gastos que ocasiona el nuevo sistema establecido por la Real órden de 20 de noviembre de 1856, y de lo propuesto últimamente por el Director jeneral accidental de la Armada acerca de lo conveniente que seria al servicio el que quedasen sin efecto los cuatro primeros artículos de dicha Real disposicion, se ha dignado S. M. resolver: que derogándose las posteriores que estén en práctica con respeto á lo prevenido en el artículo 3 del tít. 2 de la Ordenanza de Matrículas, se considere este redactado en lo sucesivo en los términos siguientes:—Todo hombre honrado de cualquiera profesion que sea y no siendo de tacha á la matrícula, podrá alistarse en ella donde mas le conviniere desde la edad de quince años á cuarenta y cinco, solicitándolo verbalmente del Comandante de la provincia ó ayudante del distrito, segun corresponda, y asistencia de los padres si los tuviere, presentando al mismo tiempo la fé de bautismo para acreditar la edad, y reconociéndose por un facultativo á presencia de los mencionados superiores, conforme á aquel á quien se hubiera dirijido, á fin de hacer constar la aptitud y robustez necesaria para el servicio de la Armada, á que no será destinado hasta cumplidos los veinte, pudiendo aquellos practicar gubernativamente informacion sobre conducta y demás circunstancias cuando lo creyesen necesario, pero cuidando siempre de no inferir por ello gastos á los pretendientes. Dios, etc. Madrid 18 de diciembre de 1857.

(15) Escmo. Sr.: Enterado S. M. de la carta de V. E. número 735, en la que manifiesta que el Comandante jeneral de Marina del apostadero de Cartajena le ha espuesto que, habiéndose presentado en la comandancia de marina de Mataró el marinero de aquella matrícula Juan Casanovas, con la licencia absoluta por inútil, la cual le fué dada en el departamento de Cadiz hallándose embarcado en el bergantin *Realista*, y prévio el reconocimiento é informes de los facultativos, ha resultado este individuo no estar inútil; se ha dignado resolver, de conformidad con el parecer de la Junta superior del gobierno de la Armada, que se adopten las medidas mas severas contra unos abusos amparados jeneralmente por los facultativos, á cuyo efecto encargará V. E. la observancia de cuanto está mandado sobre el modo y forma de practicar reconocimientos y estender certificados, llevándose á efecto en lo que sea análogo, el espíritu de lo prevenido en Real órden de 18 de enero de 1826, circulada por el Consejo Supremo de la Guerra: asimismo ha resuelto S. M. que se establezca por regla jeneral el que todo marinero matriculado á quien se declare inútil, sea precisamente reemplazado en el Real servicio por otro de su mismo pueblo, quedando el licenciado bajo la vijilancia del gremio para ser vuelto al servicio si su inutilidad no fuese efectiva, con lo demás que segun las circunstancias puede ser merecedor. De Real órden lo digo á V. E. para su inteligencia y efectos consiguientes y por resultas de su citada carta.—Dios, etc.—Madrid 5 de agosto de 1832.—El Conde de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Real Armada.

que el reemplazo del inhábil se verifique por otro de su mismo pueblo, quedando el licenciado bajo la vijilancia del gremio para ser remitido al servicio y penado consiguientemente si su enfermedad no fuese efectiva.

7. Los matriculados que voluntariamente se presenten para servir en los buques de guerra son admitidos llegando á los veinte años y no escediendo su número de la octava parte del cupo señalado á una provincia, segun órden de 2 de febrero de 1848 citada en el núm. 2. Pero este servicio no se les considera como campaña segun en ratificacion del art. 38, tit. 4 Ord. de Mat. (16) se declaró en Real órden de 19 de marzo de 1848 (17).

8. Por Real órden de 4 de abril de 1804 se previno no se admitieran sustitutos sino con matriculados de mar; por la de 9 de agosto de 1830 se declaró que el tiempo de servicio se debia abonar á los sustitutos y no á los sustituidos al efecto de estimular de esta suerte al servicio de campaña. Prohibióse luego el derecho á hacerse sustituir, pero volvió á restablecerse por la Real órden de 24 de junio de 1859 (18),

(16) Véase este artículo en la pág 298.

(17) He dado cuenta á S. M. del oficio del Secretario de la suprimida D. y C. de la Armada, de 24 de diciembre último núm. 906, con el que, por acuerdo de aquella corporacion, acompañó copia de las cartas del Comandante jeneral del departamento de Cartajena, relativas á las consultas del comandante del tercio naval de Valencia y de el de la provincia de marina de Palamós, acerca de si á los voluntarios que se presentasen á la convocatoria mandada ejecutar por Real órden de 29 de setiembre del año próximo pasado, y que ingresasen en el servicio se les ha de abonar el que realicen como campaña de tur, ó si habian de ser admitidos con arreglo al art. 38, tít. 4 de la Ordenanza de Matrículas; y enterada S. M. de lo que ha manifestado la espresada junta, y con presencia de que por la Real órden citada se aprobó la admision de voluntarios en los cupos de la convocatoria que por la misma se mandó hacer con la circunstancia de que han de estar siempre embarcados, prohibiéndose que vayan á los depósitos de los Arsenales siendo diferentes estos voluntarios de aquellos á quienes se refiere el mencionado artículo que son los matriculados que voluntariamente se ofrecen para servir en los buques de guerra, sin convenio ó trato de permuta, los cuales segun el mismo artículo no han de escusar la campaña de tur, se ha servido resolver, de conformidad con el parecer de dicha corporacion, que se considere como campaña la que hagan los voluntarios invitados y admitidos en virtud de la referida Real órden de 29 de setiembre último, pero que en lo sucesivo se observe estrictamente lo prevenido en el espresado art. 38, tit. 4.° de la Ordenanza de Matrículas. Lo que digo á V. E. de Real órden como resultado del citado oficio y para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 19 de marzo de 1848.

(18) Escmo. Sr.: La Reina (Q. D. G.) deseando conciliar, en cuanto sea compatible con la institucion de las matrículas de mar, los intereses del servicio de la Armada con los de los inscritos llamados á desempeñarlo; facilitar el gobierno de las embarcaciones del tráfico costanero y de la pesca en beneficio de esta industria

de cuyo beneficio se declaró por otra Real órden de 19 del siguiente ju-

y del comercio marítimo, y fomentar la matriculacion ampliando los preceptos vijentes que puedan contribuir á su retraimiento; oido el parecer de la Junta consultiva de la Armada, emitido con presencia de lo informado por los Capitanes jenerales de los departamentos, ha tenido á bien determinar que en lo sucesivo se permita la sustitucion personal en el servicio de la Armada, observándose para ello las reglas siguientes:— 1.ª Todo matriculado de mar de cualquiera clase, á quien por su tur ó por haberle tocado la suerte de soldado corresponda pasar al servicio de los buques de guerra ó arsenales, tiene derecho á cubrirlo por medio de la sustitucion personal antes de su definitivo ingreso en el depósito del departamento respectivo. — 2.ª Los sustitutos, además de la aptitud física acreditada en los dos reconocimientos facultativos que deben sufrir, uno en la comandancia de la provincia y otro en el referido departamento, han de ser precisamente de la milicia naval, tener de 25 á 36 años de edad, cuatro cuando menos de matriculacion, no estar incluidos en el llamamiento, encausados, ni disfrutando ninguna de las escepciones temporales establecidas, debiendo probarse cumplidamente estas circunstancias antes de verificarse la sustitucion. — 3.ª Los matriculados sustituidos responderán de los sustitutos y estarán obligados á reemplazarlos por sí ó por otros si desertaren antes de los dos años despues de su ingreso en el servicio; pero quedarán libres de toda responsabilidad si fallecieren despues de su admision, ó se inutilizaren en accion de guerra, faenas del servicio, ó por enfermedad que no haya sido adquirida voluntariamente. — 4.ª Los matriculados sustituidos, pasado el tiempo por que deben responder del sustituto, podrán patronear embarcacion del tráfico costanero ó de pesca, siempre que sepan leer y escribir, tengan veinticinco años de edad y acrediten su suficiencia teórica y práctica en la capital de su respectiva provincia ante una Junta que presidirá el comandante de la misma, asistiendo como vocales el segundo y ayudantes, completándose estos hasta el número de seis con los capitanes y patrones de las embarcaciones mercantes surtas en el puerto; el acta del exámen, que se levantará en un libro establecido al efecto, se remitirá en copia al Capitan jeneral del departamento para que este jefe espida al examinado, en el caso de aprobacion, el título correspondiente. De este artículo se esceptuarán los que pertenezcan á la clase de pilotos, que por ella están ya habilitados para los efectos del exámen. — 5.ª Los sustitutos no tendrán derecho á que se les abonen por compensacion las campañas que como tales ejecuten ni á optar á las patronías de que trata el art. 19 del tít. 2, de las Ordenanzas de Matrículas, mientras no las tengan propias; pero sí á los derechos pasivos por inutilidad contraida en accion de guerra ó faena del servicio y á remuneracion por hechos meritorios. — 6.ª Ningun individuo que se encuentre en el servicio podrá ser admitido como sustituto de otro matriculado sin que primero termine la campaña que por sí ó por otro esté ejecutando. — 7.ª El que al hallarse sirviendo como sustituto le alcance la época de concurrir al de turno, será remitido de nuevo al servicio en el llamamiento inmediato á su licenciamiento. — 8.ª No tienen derecho á la sustitucion los que pretendan pasar al servicio voluntariamente, ó sean remitidos á él como atrasados de convocatoria anterior sin causa justificada. — 9.ª De las sustituciones que con sujecion á la regla 1.ª tengan lugar en las capitales de los departamentos, ó en las de las provincias, con individuos que pertenezcan á las matrículas de otras, se darán los oportunos avisos por las Mayorías jenerales co-

lio (19) podián disfrutar los matriculados convocados en aquel entonces para tripular los buques de la Armada. Si el sustituto se inutiliza antes del plazo señalado en la lejislacion vijente, el sustituido debe poner otro en su lugar ó continuar personalmente la campaña, á menos que la inutilizacion, como dispone la Real órden de 15 de enero de 1859 (20), proviniera de faenas del servicio La sustitucion jamás puede tener lugar entre matriculados que han de concurrir al servicio al mismo tiempo. No debe confundirse su sustitucion con los adelantos de número, pues estos

mandancias de Marina respectivas, á las que correspondan los sustituidos y sustitutos en el primer caso, y estos últimos en el segundo, para las consiguientes y debidas anotaciones en los asientos de aquellos. — 10. Por la presente soberana resolucion, que se considerará con el carácter de interina hasta la publicacion de las nuevas Ordenanzas de Matrículas, y sin perjuicio de lo que sobre la materia en ellas se establezca, quedan abolidas la concesion de patronías de gracias, las permutas ó cambios de número que determina el art. 39 del tít. 4 de las vijentes de 1802, y derogadas todas las anteriores Reales disposiciones que se opongan á estos preceptos. Lo que de Real órden espreso á V. E. para su intelijencia, circulacion y cumplimiento, y como resultado de las diferentes esposiciones dirigidas á este Ministerio acerca del particular; siendo al mismo tiempo la voluntad de S. M. que esta soberana determinacion se inserte en la *Gaceta*, para que los Jefes de las provincias marítimas la cumplimenten desde luego, no obstante el que se les comunique por el conducto de ordenanza y puedan entrar en práctica las reglas que quedan establecidas en la convocatoria que actualmente se lleva á efecto. Dios, etc. Madrid 24 de junio de 1859. — Mac-Crohon. — Sr. Capitan jeneral de Marina de.....

(19) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. núm. 1336 de 10 del corriente, en la que trasladando comunicacion del comandante principal de los tercios navales de Levante, consulta sobre la aplicacion de la Real órden de 24 de junio próximo pasado, que permite la sustitucion personal en el servicio de la Armada á los llamados á campaña en la convocatoria actual; S. M., enterada y teniendo presente que el citado soberano y beneficioso precepto fué espedido estándose ya practicando el llamamiento, y que en aquel se espresó su Real voluntad de que lo aprovechasen los matriculados comprendidos en el último, se ha dignado ampliar á estos el derecho de sustitucion, mientras permanezcan en la capital del departamento respectivo, ya sea en el depósito del Arsenal, embarcados en los buques existentes en él ó en otros destinos, siempre que concurran en ellos todas las circunstancias por la misma Real órden requeridas. Dios, etc. Madrid 19 de julio de 1859.

(20) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. núm. 44 de 20 de diciembre último, consultando si en el caso de ser despedido un sustituto del servicio por inútil está el sustituido en la obligacion de continuar la campaña personalmente, ó por medio de sustitucion. Enterada S. M., y conformándose con el parecer de la Junta consultiva de la Armada, á cuya corporacion ha tenido por conveniente oir en el particular, se ha dignado resolver: que solo en el caso de inutilizarse el sustituto en faenas del servicio, queda libre de responsabilidad el sustituido, antes del plazo señalado por la lejislacion que rije en la materia. Madrid 15 de enero de 1859.

no están permitidos, segun se dispone en la citada Real órden de 24 de junio de 1859, y á los que los verifican, se les reputa como voluntarios en conformidad á la Real órden de 30 de octubre de 1857 (21).

9. En 27 de noviembre de 1830 se previno á los Comandantes jenerales socorriesen á la Marina, segun las órdenes que rijan en la materia, que se escuse en cuanto sea posible su viaje por tierra, y que en el caso de pasar por la corte no puedan hacer mas que un dia de descanso; en la intelijencia de que en ella no podrán ser socorridos por ningun pretesto. A los que se les despida por inútiles ya sean voluntarios ó convocados, se les debe despedir con los mismos ausilios segun la Real órden de 16 de noviembre de 1858 (22).

10. El servicio del matriculado llamado á campaña debia durar tres años segun Reales órdenes de 15 de abril de 1829 y 23 de mayo de 1833; pero por otra de 15 de octubre de 1844 (23) se amplió á cuatro años,

(21) Véase la nota 7 de esta voz.

(22) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. núm. 848 de 2 de agosto último, proponiendo abonos de marcha para los voluntarios é inútiles licenciados del servicio; y S. M., atendiendo á las razones en que V. E. funda su propuesta, y conformándose con lo opinado sobre el particular por el Director de contabilidad de marina, se ha dignado resolver: que así á los licenciados del servicio, despues de cumplir en él sus campañas en la calidad de voluntarios, como á los que lo fueren por inútiles, se les socorra á su despido con los mismos ausilios de marcha que á los demás que les están concedidos por Ordenanza. De Real órden lo espreso á V. E. para su intelijencia y fines de su cumplimiento. Dios, etc. Madrid 16 de noviembre de 1858.

(23) He dado cuenta á la Reina Nuestra Señora (Q. D. G.) de una comunicacion dirijida á este Ministerio por el señor Comandante jeneral del apostadero de la Habana, en la que modificando una propuesta que tenia hecha anteriormente sobre la conveniencia de aumentar el tiempo de servicio á la marinería asignada á los buques de aquel apostadero, la jeneraliza ahora manifestando lo conveniente que será el que tanto la que sirve en la península como la destinada en aquellos dominios, sirva en lugar de tres años cuatro; porque de este modo, además de la mayor utilidad que prestarán al servicio, resultará á los individuos el beneficio de que á los dos ó tres, completos de campaña sin nota, podrán optar á la distinguida clase de veteranos; asimismo se ha enterado de cuanto V. E., de acuerdo con su Junta de asistencia, informa acerca del particular, despues de examinados con detenimiento todos los antecedentes que versan en la materia en oficio núm. 1774, en el que manifiesta que de la permanencia de la marinería en los buques de guerra, no solo resultará un bien para el servicio por la mayor instruccion que adquieran los individuos al lado de jefes intelijentes y activos, sino que tambien estos mismos irán ganando años de campaña, para hacerse acreedores á los premios y distinciones que les están declarados por la sabia Ordenanza de Matrículas, y posterior Real declaracion de 30 de enero de 1817; y aunque espresa tambien no parecer oportuno hacer esta alteracion, á causa de que los interesados cuentan con obtener sus licencias al cumplir los tres años de campaña que ahora les están señalados, S. M. no encuentra que esta sea una razon suficiente para dejar de adop-

tanto en la península como en Ultramar; y se mandó que á los dos turnos completos de campaña, pudiesen aspirar los matriculados á la distinguida clase de veteranos. Los que se presten á servir siete años seguidos, les valdrá tanto como dos campañas, y cumplidos recibirán su licencia como veteranos conforme lo dispone la Real órden de 29 de junio de 1857 (24). A la propia clase en rigor pertenecerá el matriculado despues de los 19 años que habiéndole tocado la suerte de soldado haya redimido por sustitucion ó pecuniariamente con arreglo á la Real órden de 8 de junio de 1859 (25).

tar una medida de que tantos beneficios deben resultar al servicio y á los mismos interesados, que se prestarán igualmente á sufrir las privaciones y peligros inherentes á la carrera de la mar siempre que tengan la seguridad de obtener su licencia al cumplir los cuatro años, conociendo que esto ha de proporcionarles tambien la ventaja de que el plazo que ha de mediar antes de que vuelvan á ser convocados para campaña, ha de ser mas largo y les proporcionará embarcarse para los viajes á los mas remotos climas sin temor que sea un obstáculo el que el trozo á que correspondan se halle de turno: para lo cual se ha servido aprobar la citada propuesta del Sr. Comandante jeneral del apostadero de la Habana, declarando que esta nueva disposicion no tenga efecto con los que se hallan en la actualidad en el servicio de los buques de la Armada ó en sus arsenales, ni con los que ingresaren en él en lo restante del presente año, los cuales obtendrán sus licencias al cumplir los tres años para que hayan sido convocados siempre que oportunamente la solicitaren; pues los que no lo hicieren deberá entenderse que prefieren continuar el año mas que ahora se designa para la ventaja que de ello les ha de resultar; y que á contar desde 1.° de enero del año próximo de 1845 todos los matriculados que fueren convocados para el servicio lo serán para cuatro años, cuya circunstancia se les hará entender desde luego publicándose en todos los tercios, provincias y distritos, tan luego como se reciba esta órden, para que no puedan alegar ignorancia, quedando en su fuerza y vigor todas las demás disposiciones de la Ordenanza. Todo lo que comunico á V. E. de Real órden para su circulacion y fines de su cumplimiento. Dios, etc. Madrid 15 de octubre de 1844.

(24) La Reina (Q. D. G.), de conformidad con lo propuesto por V. E. en carta número 2283, se ha dignado resolver que se prevenga á los Capitanes jenerales de los departamentos que ordenen lo conveniente á los comandantes de los respectivos tercios y provincias de su comprension, á fin de que hagan saber á todos los matriculados, que el que se prestare á servir siete años seguidos en campaña cuando le corresponda su turno recibirá su licencia como veterano inmediatamente que haya cumplido dicho término. Madrid 29 de junio de 1857.

(25) Escmo. Sr: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del espediente instruido á consecuencia de una instancia promovida por Antonio Brau y Muñoz, de la matrícula de San Lúcar de Barrameda y grumete del depósito del arsenal de la Carraca, que V. E. remitió á este Ministerio con carta núm. 605 de 8 de junio del año anterior, en la que solicita se le exima del servicio de mar, fundándose en que siendo ya matriculado y habiendo salido quinto en el año 1839, redimió el de las armas por sustitucion personal. Enterada S. M. de cuanto consta en el espediente y otras que deben su instruccion á solicitudes de igual naturaleza, ha tenido á bien

11. No se abona por servicio de campaña el prestado en buques corsarios, segun la Real órden de 11 de enero de 1829 (26).

12. En Real órden de 31 de octubre de 1834 se declaró que los matriculados despedidos del servicio por innecesarios sin haber llegado á media campaña, vuelvan á él en el primer pedido para cumplir el tiempo que les falte. En Real órden de 25 de octubre de 1846 se previno que la marineria al servicio de la Armada solo puede ser empleada un año en destinos de arsenales ú otros análogos, los tres restantes deberá estar embarcada, requisito sin el cual no podrá espedírseles su licencia absoluta, á no ser que por falta de buques no haya podido verificarlo, en cuyo caso lo espresará por nota el oficial del detall del arsenal en la libreta del individuo, y el abono de sueldo se le hará en conformidad á la Real órden de 5 de agosto de 1850 (27).

determinar que á los matriculados despues de la edad de 19 años que por haberles tocado en las quintas la suerte de soldados hayan estinguido ó redimido por sustitucion ó pecuniariamente el servicio de las armas, se les exima del de mar y continúen figurando en las matrículas; teniendo esta soberana disposicion el carácter de provisional entretanto que se redacte la nueva ordenanza del ramo. Madrid 8 de junio de 1859.

(26) Exmo. Sr.: He dado cuenta al Rey N. Sr. de la carta de V. E. núm. 25, en la que manifiesta que en repetidas hojas de matriculados ha notado abonos de servicios que se les hacen por el artículo 4.° de la ordenanza de corso, á resultas de las certificaciones que los jefes de los corsarios espiden: y enterado de todo S. M., así como de lo perjudicial que es á su real servicio el tolerar medios para que los matriculados puedan evadirse de cumplir su primitiva obligacion, se ha dignado resolver, de conformidad con lo propuesto por V. E., que los citados abonos de servicios prestados en corsarios no puedan hacerse á los matriculados sino por esta superioridad, y que los individuos que ya los tienen anotados en sus hojas, no puedan por ellos optar á las clases exentas sin consentimiento de esa Direccion jeneral de la Real Armada en su caso, lo que por nueva nota se espresará en ellas á los respectivos individuos. De Real órden lo digo a V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes, y por resultas de su citada carta.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 11 de enero de 1829.—Luis María de Salazar.—Sr. Capitan y Director jeneral de la Real Armada.

(27) He dado conocimiento á la Reina (Q. D. G.) de lo acordado por la junta económica del departamento del Ferrol acerca del pago de algunos dias del mes de junio último que se hizo á individuos convocados para el reemplazo de cumplidos en buques guarda-costas, cuyos individuos se hallaban eventualmente en el depósito de marinería de aquel arsenal; y hecha cargo S. M. de que este caso se repetirá con frecuencia si se trata de buques que hagan el servicio en la península, y que no está previsto en la Real órden de 8 de abril último, sobre dotaciones de marinería de los arsenales, se ha servido disponer por regla jeneral y como adicion á la espresada Real órden que cuando por causas inevitables permanezca marinería de nueva convocatoria en los depósitos de los arsenales para reemplazos ordinarios de los buques destinados en la península, se les hagan los abonos que les pertenecen cargándoles á los capítulos y artículos del presupuesto á que corresponden á los

13. El matriculado que no acudiere á la convocatoria sufrirá en pena dos campañas estraordinarias además de la que le corresponde; igual pena sufrirá el que obtenga fraudulentamente su despido, entendiéndose que pierde su tiempo para toda recompensa de constancia el castigado por estos delitos. El que deserta pasada la revista para campaña debe sufrir la misma pena que los desertores de la Marina militar con arreglo á los arts. 3 y 4, tit. 14 Ord de Mat (28), lo que se halla ratificado por la Real órden de 31 de diciembre de 1843 (29), por la que además se marca la conducta que deben adoptar las autoridades de Marina dado caso que se hiciere una resistencia jeneral en algun distrito para ir al servicio de la Armada, y se derogó una órden de 10 de julio de 1827 que como única pena establecia la de que fuera borrado de la matrícula el que no acudiere á la convocatoria.

goces eventuales de la marinería embarcada. De órden de S. M. lo digo á V. E. para su intelijencia y circulacion. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 5 de agosto de 1850.

(28) Art. 3.° El matriculado que despues de habérsele hecho saber que debe pasar á campaña se ausentare sin lejítimo permiso, y dejare de concurrir á la convocatoria, será aprehendido y conducido al departamento, para que cumpla el servicio que le tocare con el recargo de dos campañas. Y cuando pasada la revista de los matriculados en su distrito ó partido para ir á campaña desertare alguno, será arrestado y conducido á la capital del departamento, para que se le juzgue y castigue en la misma forma que á los demás desertores de mi servicio.

Art. 4.° En justificándose que algun matriculado haya obtenido fraudulentamente el pasaporte de despido del servicio, deberá cumplir el tiempo que le faltaba cuando lo obtuvo, y además dos campañas estraordinarias; sufriendo la misma pena el que cediese á otro maliciosamente el despacho de su licencia ó despido, ó la cédula de alistamiento, igualmente que el que adquiriese ó se apropiase tales documentos por medios ilegales de cualquiera jurisdiccion que fuere; en intelijencia de que toda campaña por sentencia no ha de contarse por tiempo para premio ni el de sus anteriores, pues pierde su tiempo para toda recompensa de constancia el que haya merecido ser castigado por estos delitos, y los que deban constar en la libreta. *Tít 14 Ord. de Mat.*

(29) Habiendo dado cuenta á la Reina del oficio de V. E. núm. 256, y de las cartas números 101 y 130 del comandante jeneral de Marina del departamento de Cartajena que acompañaba, manifestando la resistencia que oponian los matriculados del distrito de Benidorme á llenar su cupo á la convocatoria que estaba mandada hacer, y las medidas que el ayudante de dicho distrito habia tomado para contenerlos en sus deberes, se ha dignado resolver S. M.: 1.° Que de nuevo se fijen edictos convocando los 24 marineros del distrito de Benidorme, á quienes por el turno de campaña les corresponda verificarla, y que si no se presentan, no constando en las listas estar lejítimamente ausentes, se les estampen en sus asientos la competente nota y se les imponga luego de ser habidos la pena fijada en el art. 3.° tít. 14 de la Ordenanza de Matrículas circulando á todos los tercios navales las oportunas órdenes para su aprehension. 2.° Que se llame, con arreglo á Ordenanza, hasta igual número en los mismos términos los que les sigan, aplicán-

CONVOY. **La escolta de guardia que se destina por mar ó tierra para llevar con seguridad y resguardo alguna cosa, y las cosas mismas que ván escoltadas.**

2. Naturalmente se reconoce que los buques mercantes que ván en convoy deben hallarse á las órdenes del comandante del buque ó buques de guerra que los escoltaren, principio que establecen los arts. 42, 43, 44 y 46 tit. 5, trat. 5, Ord. de la Real Arm. (1), así como tambien en el

doseles idéntica pena en el caso de no presentarse, y si no se consigue así, completar el citado número y que se destinen en su lugar á campaña los del propio distrito que se hallasen licenciados en los buques guarda-costas, siguiendo lo mandado para esta convocatoria. 3.° Que el comandante de la provincia de Alicante remita desde luego al de su tercio, teniendo presente el art. 19, tit. 3.° de la Ordenanza de Matrículas, el turno de campaña de toda la jente de mar hábil de su provincia, y que despues de examinado por este lo pase con las observaciones conducentes al Comandante jeneral del departamento de Cartajena. 4.° Que este superior jefe analice y haga efectivo el espresado turno de campaña de tal modo, que sin mi órden no pueda alterarse, cuidando al efecto de que se cumpla sin el menor disimulo lo dispuesto en el art. 20 del mencionado título 3.° de la Ordenanza. 5.° Y por último, que quede derogada la Real órden de 10 de julio de 1827 y en todo su fuerza y vigor el artículo 3.° del título 14 y el 15 del título 5.° de la mencionada Ordenanza de Matrículas. Dígolo á V. E. de Real órden para su puntual cumplimiento y como resultado de su mencionado oficio núm. 256. Dios, etc. Madrid 31 de diciembre de 1843.

(1) Art. 42. Todas las embarcaciones de particulares pertenecientes á vasallos del Rey que naveguen con bandera de tales han de estar sujetas á la jurisdiccion del comandante de la Armada en cuya conserva hicieren su navegacion, ya sea que estén fletadas por cuenta de la real hacienda, para fines del real servicio, ó que voluntariamente ó por órden hubieren de hacer sus viajes bajo de su convoy, del cual no podrán separarse sin su órden ó noticia, ciñéndose en su navegacion á las órdenes que les hubiere dado.

Art. 43. El capitan ó patron que en materia grave faltare á las órdenes de la navegacion ó se separe del convoy, será procesado y puesto en Consejo de Guerra, donde presentará sus disculpas, y si no fueren suficientes, podrá sentenciarse, con atencion á las demoras, gastos y perjuicios que puedan haber ocasionado sus malas maniobras, á presidio de Africa si fuere noble, y si plebeyo, destierro á los arsenales de marina, ó á las galeras manteniéndole preso en alguno de los navíos.

Art. 44. Por faltas de la navegacion que no merezcan tanto rigor, podrán los comandantes imponer multas pecuniarias; y para que en esto no haya abuso, manda el Rey, que en las instrucciones que repartieren para la navegacion prevengan, que el que faltare en este, ó el otro punto, será multado en tanta cantidad, la cual se entregará al ministerio de la escuadra para que le haga pasar á la tesorería, con la formalidad de carta de pago, é intervenciones acostumbradas, y se pasará noticia á S. M. de su producto, cuando hubiere ocasion, con espresion de los motivos

Art. 46. Si algun dependiente del navío de particular que pertenezca al convoy cometiere delito capital á bordo, ó en tierra, el comandante mandará sustanciar el proceso al delincuente, y le mantendrá preso hasta que restituido á su departamento le entregue con los autos á quien corresponda, de cuya regla se esceptuan

13 y 28, tit. 4, trat. 6 de las mismas (2) se encuentran disposiciones idénticas para los buques que ván á América.

3. Las Ordenanzas de Matricula sancionan tambien el mismo principio de subordinacion al jefe del convoy que deben tener todos los buques mercantes, conforme resulta de los arts. 25, 26 y 27, tit. 14 Ordenanzas de Matricula (3). Mas la disposicion última á la cual deben atenerse, ya por sus detalles y prevenciones, ya por ser la mas moderna, es la Real órden é instruccion de 4 de agosto de 1824 (4) en

los delitos de correspondencia ilícita con los enemigos, sediciones ó motines con mano armada, porque estos se les castigarán, examinándose en Consejo de Guerra, y por él se aplicará la pena señalada á estos crímenes, como si los delincuentes fuesen dependientes de los bajeles de guerra. *Tít. 5, trat. 5, Ord. de la Real Armada.*

(2) Art. 13. Los navíos de particulares han de gobernarse en la navegacion por las órdenes y señales del comandante de guerra, sin las cuales no deberán separarse de la conserva, aun en el caso de avistarse enemigos, ó de haber empezado á combatir con ellos, ó en el de haber llegado al paraje en que les sea preciso separarse para continuar su destino, deberán tambien obedecer las órdenes del comandante del convoy, cuando les mande socorrer ó hacer buena guardia, y escoltar embarcacion maltratada de la conserva, y avisarle ó hacer señal cuando consideren inmediato algun riesgo que convenga evitar.

Art. 28. A cada navío de la conserva de los que ván con escolta á América hará el comandante de la escuadra entregar el derrotero, y las instrucciones necesarias para la navegacion, previniendo, que se sacarán tres mil ducados de multa al capitan de navío mercante que se separe sin urjente motivo, y seis mil al que hiciere arribada contraria á las instrucciones, además de las penas ordinarias á que quedarán sujetos segun las resultas, si los descargos no fueren suficientes. *Tít. 4, trat. 6, Ord. de la Real Armada.*

(3) Art. 25. Será castigada la desobediencia del capitan ó patron á las órdenes é intrucciones que hubiere recibido del comandante en jefe del buque ó buques de guerra de mi armada en cuya conserva navegare, ó se separase voluntariamente, con la sentencia que le impusiese el consejo de guerra ordinario, segun la entidad y consecuencias de su culpa. Pero en las faltas de menor importancia podrán los mismos comandantes imponerles multas pecuniarias para su debida correccion.

Art. 26. En viajes de Indias el capitan ó patron que navegare en convoy de espedicion militar ó de rejistros mercantes en conserva de bajeles de guerra, y se separase sin urjente motivo, sufrirá la multa de tres mil escudos; y de doblada cantidad si hiciere arribada contraria á las instrucciones, además de otras penas condignas á las circunstancias y á sus resultas.

Art. 27. Cualquiera delito capital que á bordo ó en tierra cometieren los individuos de buques mercantes convoyados por bajeles de guerra, se mandará sustanciar por el comandante, en cuyo buque se mantendrán presos los reos hasta ser entregados en el departamento con los autos que se hubieren formado, para que se juzguen por el capitan jeneral respectivo, ó bien se examine en consejo de guerra segun la naturaleza del crímen. *Tít 14 Ord. de Mat.*

(4) Excmo. Sr.: El Rey Ntro. Sr. se ha servido aprobar la instruccion formada por V. E. á efecto de conservar la union en los convoyes, que dirijió á este

la que se establecen todas las reglas que para su mejor gobierno de-

Ministerio en 5 del mes último, consecuente à la prevencion que se le hizo de Real órden en 24 de mayo del corriente año, con solo la diferencia de que las penas impuestas por el art. 2.° se limiten únicamente á las pecuniarias de doce, veinte y cuatro, y cincuenta pesos fuertes, omitiendo la parte aflictiva; y que la privacion de mando por seis años, que se designa en el art. 3.° al capitan que se separe de convoy, sin anuencia del comandante de él, y sin justos motivos para ello, se rebaje á tres. Lo que comunico á V. E. de Real órden, á fin de que, haciendo las variaciones que se espresan, circule dicha instruccion á los departamentos para su cumplimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 4 de agosto de 1824.—Luis María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Real Armada.

INSTRUCCION

PARA QUE SIRVA DE GOBIERNO Á LOS COMANDANTES DE LOS BUQUES DE GUERRA, ENCARGADOS DEC ONVOYAR Á LOS DEL COMERCIO, ASI COMO Á LOS CAPITANES DE ESTOS.

Art. 1.° El comandante del convoy reunirá en su bordo á los capitanes y patrones de los buques á quienes deba escoltar; se enterará de sus nombres, destinos y demás circunstancias que le importe saber, y les entregará un ejemplar de esta instruccion, recojiendo su recibo.

Art. 2.° Formará un plan sucinto y claro de señales, reduciéndolas á lo mas preciso para los casos ordinarios de la navegacion.

Art. 3.° Procurará que todos se impongan suficientemente de ellas, para que no ocurran dudas sobre su intelijencia en la ocasion de usarlas, ya haciéndoles las esplicaciones verbales que sean precisas, segun la capacidad de los sujetos, y ya ensayándolas repetidas veces antes de salir á la mar.

Art. 4.° La maniobra de dar la vela empezará por los buques mas pesados, si estuviesen en buena disposicion para ello, á fin de no hacer esperar á los de mayor andar.

Art. 5.° Estando ya fuera del puerto, la primera dilijencia del comandante del convoy será reunir todos los buques de que conste.

Art. 6.° En el curso de la navegacion cuidará el comandante con todo empeño de conservar constantemente la union, haciendo que para esto estrechen las distancias de unos buques con otros cuanto sea posible, sin riesgo de abordarse.

Art. 7.° El buque mas pesado servirá de gobierno para que todos se arreglen y sujeten á su andar, navegando por su popa ó costado de sotavento, sin adelantarse nadie á él por ningun motivo que no sea estraordinario y forzoso.

Art. 8.° Los buques de guerra navegarán ordinariamente á barlovento del convoy para estar en mejor proporcion de atender á todas partes, sin perjuicio de las descubiertas, que deberán hacer segun convenga.

Art. 9.° Debiendo ser el buque menos velero el eje de los movimientos de los demás, se le asignará una divisa particular, que de dia conservará constantemente en el palo mayor para ser reconocido de todos. Por la noche mantendrá con el propio fin dos faroles encendidos, y los otros buques solo uno, á menos que el comandante del convoy no prevenga que se omitan las luces, sea á la voz ó por señal determinada para ello.

berán observar los convoyes y se señalan las penas en que incurren los infractores.

Art. 10. Cada buque tendrá asignado su número respectivo, para que sea llamado cuando se ofrezca, ó pueda dirijírsele alguna señal que hable particularmente con él.

Art. 11. Como el andar respectivo de los buques puede alterarse por varias causas accidentales, ó por no ser el mismo, segun la fuerza del viento y la diferencia de posiciones, el comandante del convoy observará estas alteraciones, para hacer que la señal ó distintivo de que trata el art. 9.º se mude, segun las circunstancias, al buque mas atrasado, ó que ande menos.

Art. 12. Ocurriendo que algun buque del convoy, por avería ú otra causa imprevista, se fuese rezagando, hará señales con banderas, cañonazos ó fogonazos, llamando la atencion del comandante para que procure reunirlo; á cuyo fin mandará este, si no hubiese inconveniente, que todos los demás buques lo aguarden en facha, ó arriben sobre él si se hubiese sotaventado. El atrasado deberá siempre forzar de vela.

Art. 13. En casos semejantes, en que importe la comunicacion de una señal para que llegue al bajel del comandante del convoy, deberán repetirla todos los que estén en proporcion de hacerlo, hasta que este dé la contestacion de intelijencia.

Art. 14. Ningun capitan ó patron podrá abandonar ó separarse del convoy voluntariamente sin la anuencia de su comandante, bajo la pena que á continuacion se espresa.

Art. 15. Los buques de guerra vijilarán de continuo y con todo esmero en que se guarde la buena conserva del convoy, y mas particularmente cuando hubiese enemigos á la vista, ó recelo de poder encontrarlos en la inmediacion: en cuyo caso maniobrarán con especial eficacia para ahuyentarlos y preservar al convoy de sus ataques.

Art. 16. Si por falta de este principal cuidado sucediese que los enemigos apresen algun buque ó buques del convoy, el comandante de él quedará responsable á las resultas de los cargos que sobre ello se le hiciesen.

Art. 17. De las presas que hiciesen los enemigos fuera de la vista del convoy por la separacion de algunos de sus buques, no será responsable el comandante encargado de su escolta.

PENAS Á QUE ESTARÁN SUJETOS LOS CAPITANES Y PATRONES MERCANTES QUE FALTASEN Á ESTA INSTRUCCION Y DEMÁS ÓRDENES QUE RECIBIESEN DEL COMANDANTE DEL BUQUE DE GUERRA BAJO CUYA CONSERVA DEBAN NAVEGAR.

Art. 18. Se observarán las que espresa la Ordenanza de Matrículas en los artículos 25 y 26 del título 11.

Art. 19. Todo el que se propasase de la proa del buque señalado por de inferior andar para que sirva de punto de reunion y de regulador de la marcha del convoy, pagará la multa de doce pesos fuertes por la primera vez, 24 por la segunda, y 50 por la tercera.

Art. 20. Todo capitan mercante que se separe del convoy sin la anuencia del comandante, ni motivo justo para ello, quedará privado de mando por tres años,

CORSARIO. El que manda alguna embarcacion armada en corso.

2 En los articulos 6, 7, 8 y 9, tít. 10 Ord. de Mat. (1), repitiéndose en parte lo dispuesto por los arts. 104, 105, tit. 3 trat. 10 Ord. de la Real Armada (2), se prefijan los requisitos indispensables para armar una

y pagará además la multa de 100 pesos fuertes; pasándose al efecto los avisos oportunos á los jefes respectivos de Marina, para que, previa la justificacion del hecho, se encarguen de la ejecucion, y no permitan al culpado navegar en ningun buque.

Art. 21. Si por resulta de una separacion voluntaria ó culpable, fuere apresado algun buque del convoy, será juzgado su capitan, segun lo que para tales casos previenen las Ordenanzas de Marina.—Madrid 4 de agosto de 1824.

(1) Art. 6.° Antes de facilitar á un armador la patente de corso ha de constar al comandante principal la clase de embarcacion que pretendiere destinar al efecto, su porte y demás circunstancias de su habilitacion, capitan ó patron á quien se confiera su mando, y jente que la haya de equipar, así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta, y de que no faltará á la observancia de las instrucciones que se le comunicasen, abusando de sus fuerzas para turbar el comercio lícito de los demás vasallos, ni el de las otras potencias amigas ó neutrales: todo lo cual deberá espresarse circunstanciadamente en la instancia del interesado, confirmándose con el informe del comandante de marina de la provincia; y solo así concederá el comandante principal el permiso para el armamento, y facilitará al del partido la correspondiente Real patente en blanco para que la llene y entregue al interesado, en virtud de decreto que al efecto espedirá al márjen de la instancia, si no hubiere motivo en contrario; avisando de todo al Capitan jeneral del departamento y al jefe superior de mi armada.

Art. 7.° Con la patente Real para el armamento de un corsario queda este facultado á su habilitacion, y que se le faciliten en todos los puertos de mis dominios á donde llegare de resultas de sus cruceros cuantos ausilios necesitare, y sin repugnarle el enganchamiento de jente que pudiere ofrecérsele, con tal que no esté embargada ni convocada para mi servicio, debiendo no esceder de la cuarta parte de su equipaje el número de matriculados que embarcare, y los restantes á su dotacion aunque de jente no matriculada, pero útil para el manejo de las armas; la que mientras estuviere en semejante destino gozará el fuero de marina con sujecion á los jefes de ella.

Art. 8.° A la partida del corsario le entregará el comandante del partido un ejemplar de la última ordenanza de corso, sus adiciones, y las instrucciones particulares que se hubieren comunicado sobre el manejo de semejantes embarcaciones.

Art. 9.° Véase la nota 6 páj. 175. *Tít.* 10 *Ord. de Mat.*

(2) Art. 104. El vasallo mio que quisiere armar en corso contra mahometanos, ó otros enemigos de mi corona, ha de recurrir al ministro de la provincia donde pretendiere armar, para obtener su permiso con patente formal que le habilite á este fin: en la instancia que presentare ha de esplicar qué jénero de embarcacion sea la que quiere armar, su porte, armas, pertrechos y jente de dotacion; así como las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su buena conducta en las instrucciones que se le dieren, y de que no cometerá hostilidad, ni ocasionará daño á mis vasallos y á los de otros príncipes que no tengan guerra con mi corona: satisfecho el ministro de estas circunstancias, entregará la patente ó con manifestacion de ellas

embarcacion en corso, los derechos que le competen y asimismo alguno de sus deberes, lo que tambien deberá observarse en las provincias Vascongadas segun el art. 19, tít. 11 Ord. de Mat. (3), con la sola diferencia que allí necesitará prévia licencia de su diputacion, además de los requisitos que se exijen por marina.

3. En el art. 12 del tít. 9 (4) se permite que los buques armados en corso lleven tres cuartas partes de su jente no matriculada y se declara el fuero de marina á su favor mientras se hallasen embarcados, lo que tambien rije respeto á los buques armados en corso en las provincias Vascongadas, á tenor del art. 25, tít. 11 de la espresada ordenanza (5).

4. Todo lo dicho y aun con mas estension se halla repetido en la ordenanza de corso de 20 de junio de 1801 (6), en donde además se fijan

la pedirá al intendente de su departamento, ó bien á mi Secretario del despacho de Marina, segun las órdenes particulares con que se hallare.

Art. 105. Concedido el permiso para armar en corso, facilitará el ministro la pronta habilitacion de la embarcacion, haciendo que se franquee al armador todo cuanto necesitare, pagándolo à sus justos precios; y permitiéndole que reciba toda la jente que quisiere, á reserva de la que esté embargada para mi servicio; con prevencion de que haya de llevar à lo menos una tercera parte de su equipaje de jente no marinera, y por consiguiente no matriculada, hábil y bien dispuesta para el manejo de las armas. Concluido el armamento, entregará al capitan las instrucciones, prescribiéndole los límites hasta donde pueda estender su crucero, las reglas que ha de observar en el reconocimiento y detencion de las embarcaciones, deducidas del tít. 5, trat. 6.° de las Ordenanzas y de las órdenes que posteriormente se hubieren comunicado. *Tít.* 3, *trat.* 10 *Ord. de la Real Arm.*

(3) Art. 19. Para que una embarcacion pueda armarse en corso en los puertos de estas provincias precederá aviso del comandante de marina respectivo con arreglo á las instrucciones con que se hallare; y despues de cumplidas las circunstancias y formalidades prevenidas en los artículos 6, 7 y 8 del título 10 para los otros puertos del reino, entregará mi real patente al capitan ó patron del buque, que ha de estar autorizado para ello con previa licencia de su diputacion: perteneciendo privadamente el conocimiento de las presas hechas por armadores vascongados, ó de cualesquiera otras provincias, al comandante de marina del puerto á que fuesen conducidas. *Tít.* 11, *Ord de Mat.*

(4) Art. 12. Solo en embarcaciones corsarias se admitirán terrestres ó marinería no matriculada hasta el completo de las tres cuartas partes del total de la tripulacion; los que gozarán del fuero de marina mientras subsistan en ese destino, lo mismo que los voluntarios no matriculados que se presentaren á servir en mis bajeles ó arsenales. *Tít.* 9 *Ord. de Mat.*

(5) Art. 25. Cuando las embarcaciones de Castrourdiales saliesen á navegar á puertos de otras provincias, ó se armasen en corso, deberán ser habilitadas, y quedarán enteramente sujetas á la juridiccion de marina rejentada por los jefes de ella en los puertos en que se hallasen bajo las reglas establecidas. *Tít.* 11, *Orden. de Mat.*

(6) El Rey. Los paternales cuidados con que siempre he procurado el bien de mis vasallos, la justa satisfaccion que exije el decoro de mi Corona, y el sincero

y establecen los derechos que tienen los corsarios, las facilidades y ausilios que deben prestarles las autoridades de marina, las ventajas de

deseo de procurar por todos los medios posibles que cesen los funestos desórdenes que produce en la Europa una guerra larga y sanguinaria, me obligan, contra mi natural inclinacion á la paz y el mas constante anhelo de mantener la mejor armonía con los príncipes mis vecinos, á tomar parte en la que solo tiene por objeto coadyuvar á los ocultos fines de una nacion tan orgullosa como obstinada en sostener á toda costa su prepotencia marítima, valiéndome para ello de cuantos medios dicta la esperiencia; y siendo uno de estos la conservacion de los bienes de mis súbditos, cuya navegacion y comercio se verá espuesta á los insultos de los armamentos y corsarios enemigos, he tenido por conveniente usar de igual arbitrio, promoviendo y fomentando el corso particular en todos los mares, y ausiliando á todos y á cualesquiera individuos que se hallen establecidos en mis dominios, para que puedan hacerlo bajo aquellas leyes que autorizan el derecho comun y las costumbres recibidas entre las naciones cultas, que en las actuales circunstancias reduzco á una Ordenanza, cuyos artículos son los siguientes:

Art. 1.º El vasallo mio que quisiere armar en corso contra enemigos de mi corona, ha de recurrir al comandante militar de Marina de la provincia donde pretendiere armar, para obtener permiso con patente formal que le habilite á este fin, esplicando en la instancia la clase de embarcacion que tuviere destinada, su porte, armas, pertrechos y jente de dotacion; así como de las fianzas abonadas que ofreciere para seguridad de su conducta y puntual observancia de cuanto en esta Ordenanza se previene, de no cometer hostilidad, ni ocasionar daño á mis vasallos ni á los de otros príncipes ó Estados que tengan paz con mi Corona. Satisfecho el comandante de las fianzas, que por mayor suma se fijarán en sesenta mil reales de vellon, y que á juicio prudente pueden moderarse con respeto á la entidad de la embarcacion corsaria, le entregará la patente; y no teniéndola, la pedirá para hacerlo al Capitan jeneral del departamento, ó bien á mi secretario del despacho de Marina, segun las órdenes con que se halle.

Art. 2.º Concedido el permiso para armar en corso, facilitará el comandante militar de Marina la pronta habilitacion del buque por todos los medios que dependen de sus facultades, consintiéndole que reciba toda la jente que quisiere, á reserva de la que estuviere embargada para mi servicio, ó actualmente en él, con prevencion de que solo pueda llevar la cuarta parte de la matriculada, y que las otras sean de individuos hábiles y bien dispuestos para el manejo de las armas. Concluida la habilitacion entregará al capitan copia de esta Ordenanza y de las prevenciones que se le comunicaren por la via reservada de Marina, sobre el modo con que deba comportarse en algunos casos con las embarcaciones neutrales, especialmente con las de las naciones cuyas banderas gozaren de inmunidades ó privilejios fundados en los tratados ó convenios hechos con ellas para su puntual observancia en la parte que le tocare.

Art. 3.º Para el mas pronto apresto de los tales armamentos, es mi voluntad que si los armadores y corsarios pidieren artillería, armas, pólvora y otras municiones, por no hallarlas en otros parajes, se les franqueen de mis arsenales y almacenes á costo y costas, con tal que no hagan falta para los bajeles de mi Armada, y que si no pudieren al contado, se les conceda un plazo de seis meses para satisfacer su importe, haciendo antes constar la existencia del buque, y todo

que disfrutarán los heridos ó inutilizados en los combates, las gratificaciones que deben percibir además de las presas que les pertenecerán

lo demás preciso para su habilitacion, y dando fianza competente del valor de las municiones que se les suministren. Si concluido el corso ó el referido plazo las devolviesen en todo ó en parte, se recibirán sin cargarles mas que las que hubiesen consumido; y si naufragare ó fuere apresada la embarcacion, quedarán libres de responsabilidad y de fianza, presentando justificacion que no deje duda del apresamiento.

Art. 4.° Se reputarán los servicios que hicieren los jefes y cabos de dichas embarcaciones durante el tiempo que se dediquen al corso como si las ejecutasen en mi Real Armada; y á los que sobresalieren en acciones señaladas, se les concederán recompensas particulares como privilejios de nobleza, pensiones, empleos y grados militares, segun la fuerza de los bajeles de guerra ó corsarios enemigos que apresaren, y la naturaleza de los combates que sostuvieren.

Art. 5.° La jente de la tripulacion de las propias embarcaciones que no fuere matriculada, gozará el fuero de Marina mientras estuviere sirviendo en ellas, y podrá usar á bordo solamente de pistolas y otras armas propias de su ejercicio.

Art. 6.° Los individuos de dichas tripulaciones corsarias que por heridas recibidas en sus combates quedaren inválidos, serán atendidos para el goce de ellos, conforme á las propuestas que los capitanes y comandantes de los buques harán al propio fin á los Capitanes jenerales de los respectivos departamentos, que las pasarán á mi noticia con espresion de las circunstancias de los interesados, y del asiento que tuvieren formado en las contadurías de Marina, si son matriculados, ó de la clase que servian para el corso, si no lo fueren, y tambien concederé pensiones á las viudas de muertos en semejantes combates.

Art. 7.° Para mayor estímulo de los que se emplearen en hacer el corso, mando: que además de las embarcaciones apresadas, sus aparejos, pertrechos, artillería y carga que enteramente han de percibir, se les abone por la tesorería de Marina del departamento respectivo, las gratificaciones siguientes:

Por cada cañon del calibre de á 12 ó mayor, tomado en bajel de guerra enemigo.	1200
Por cada cañon de 4 á 12 idem.	800
Por cada prisionero hecho en los buques de guerra.	200
Si las embarcaciones fueren corsarias, por cada cañon de á 12 ó mayor calibre.	900
En las mismas por cada uno de 4 á 12.	600
Por cada prisionero.	160
En los bajeles mercantes, por cada cañon de á 12 ó mayor calibre.	600
Por cada uno desde 4 á 12.	400
Por cada prisionero.	120

Art. 8.° Estas gratificaciones se aumentarán una cuarta parte siempre que el bajel de guerra ó corsario enemigo haya sido apresado al abordaje, ó tuviere mayor número de cañones que el corsario apresador, y tambien cuando concurra una de estas circunstancias en el combate, y ser el buque enemigo armado en guerra y mercancía.

Art. 9.° Para el abono de prisioneros se hará la cuenta por el número efectivo de hombres que existian antes de empezar el combate, justificándolo por el rol ó

en su totalidad; cómo se ha de repartir el importe del buque apresado entre la tripulacion y oficialidad del corsario apresador; quién ha de

lista del equipaje, y por las declaraciones del capitan y demás individuos de la embarcacion apresada; y por el inventario de pertrechos se acreditará el número y calibres de los cañones tomados.

Art. 10. Del total valor que resulte de la venta de las presas hechas por buques de guerra se harán dos porciones, la una de tres quintos para la tripulacion y guarnicion, y la otra de dos quintos para la oficialidad; y mando que á ningun individuo, sea de Marina ó de otro cuerpo, que se halle embarcado de trasporte ó de pasaje en los citados buques al tiempo del apresamiento, se le incluya bajo pretesto alguno en el reparto; pero será obligacion del comandante del bajel dar cuenta al jefe de Marina del paraje donde se haga la distribucion de lá presa, si algun individuo de los embarcados de trasporte ó pasaje ha contraido mérito muy distinguido en la accion, para que si le pareciere justo mande se le dé parte de presa correspondiente á su clase, como si hubiese sido de la dotacion del buque.

Art. 11. El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren ó remitieren á los puertos, pertenecerá privativa y absolutamente á los comandantes militares de Marina de las provincias, con asistencia de sus asesores é inhibicion de los capitanes ó comandantes jenerales de las provincias, de las audiencias, intendencias de ejército, correjidores y justicias ordinarias, á quienes prohibo toda intervencion directa é indirecta sobre esta materia; pero en lo relativo á buques enemigos que por temporal ú otro accidente se rindan á castillo, torre, fortaleza ó destacamento de las costas, conocerá el gobernador ó comandante militar de la jurisdiccion del distrito bajo las reglas que se prescriben en esta Ordenanza.

Art. 12. Si las presas fueren conducidas á la capital del departamento, conocerá de ellas y de todas sus incidencias la Junta establecida en él, con asistencia del auditor; y si hubiere discordia, remitirá los autos á mi consejo de guerra, con noticia de las partes.

Art. 13. Luego que la presa haya sido conducida á puerto, el comandante militar de Marina examinará sin la menor dilacion, y con referencia á toda otra dilijencia (con asistencia de su asesor, y si fuere necesario con la de un intérprete de la lengua ó nacion á quien pertenezca) los papeles que se hubieren encontrado en ella, y fueron presentados por el apresador, así como si ha arreglado éste su conducta á lo prevenido en el articulo 41 de esta Ordenanza para acreditar debidamente la identidad de tales documentos. No hallando cumplida en esta parte la disposicion del artículo, impondrá al corsario por la primera vez la multa de doscientos ducados aplicados al real fisco; y por la segunda le recojerà la patente, declarándole inhábil para hacer el corso. Verificado este exámen, podrá oir en sumario á las partes sobre los cargos que puedan hacerse recíprocamente, y en su consecuencia declarará dicho comandante, con parecer de su asesor, dentro de veinte y cuatro horas, ó antes si fuere posible, si es buena ó mala presa, ó si hay ó no lugar para su detencion, con arreglo á los artículos de esta Ordenanza. Si se ofreciere alguna duda ó reparo que obligase á suspender ó retardar esta declaracion, podrá dilatarse el tiempo preciso para las dilijencias ó averiguaciones que convenga practicar, por no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atencion con que deba procederse al referido exámen.

Art. 14. Resultando de dicho exàmen no ser lejítima la presa, ó no haber lugar

conocer del juicio que se forme para declarar la lejitimidad de la presa, y el punto á qué deben conducirse los buque apresados.

para su detencion, se pondrá incontinenti en libertad sin causarla el menor gasto, pues es mi voluntad que no se le cobre derecho alguno de ancoraje, visita de sanidad y demás á que pudieran estar sujetos los demás buques de comercio. Y si bajo de este ú otro pretesto se la detuviere mas tiempo, serán de cargo de los causantes de esta nueva detencion los daños y perjuicios que resultaren á los propietarios.

Art. 15. Si el corsario apresador no estuviere satisfecho de la declaracion del comandante militar de la provincia y quisiere seguir la instancia, se le admitirá la demanda precediendo la competente fianza, que deberá dar á satisfaccion del capitan apresado antes de comenzar los autos, para responder á este de los daños y perjuicios que por razon de estadías, averías y deterioracion del buque y de la carga, pérdida de tiempo y fletes y demás ocurrencias reclamare contra dicho apresador despues de confirmada la primera sentencia dada sumariamente en vista de los papeles recojidos. Estos perjuicios, con las costas del proceso, los deberá pagar este último al capitan apresado antes de su salida del puerto; y si no se hallare en estado de hacer dicho pago, recurrirá á la fianza ó al fiador que hubiese dado, obligándole á lo mismo, sin otra formalidad ni espera, con todo el rigor de las leyes. Los comandantes de Marina de las provincias y sus asesores serán responsables de la falta de cumplimiento de lo prevenido en este artículo y en los anteriores; y lo mismo se entenderá con las Juntas de los departamentos, cuyos auditores deberán responder principalmente de las providencias que en esta parte tomaren á consulta suya las propias Juntas.

Art. 16. En caso que por dicha sentencia sumaria se declare ser lejítima la presa, se procederá desde luego á justificar legalmente las causas que intervinieron para hacerla, oyendo á las partes en juicio contradictorio, el cual se ha de sustanciar y determinar en el preciso término de quince dias, sin admitir bajo ningun pretesto las pruebas de nuevos papeles y documentos que, sin embargo de hallarse espresamente prohibidos por Ordenanza, se han introducido á veces en estos juicios bajo el especioso título de comprobantes.

Art. 17. De las sentencias de los comandantes militares de los puertos podrán apelar las partes á la Junta del departamento, y de ella á mi consejo de la guerra, ó bien á este mismo tribunal en derechura, segun mas le conviniere; y lo mismo podrán practicar en apelacion de las sentencias en primera instancia de la Junta del departamento. Pero de las que se cumplieren en el primer juzgado sin apelacion, dará el comandante puntual noticia á la Junta por medio del Capitan jeneral, con remision de los autos en que las hubiere fundado, para que se archive todo en la contaduría del departamento.

Art. 18. Ningun individuo que goce sueldo por Marina ha de exijir estipendio ó contribucion de las dilijencias en que se hubiere empleado en el juzgado de presas; y se les prohibe se adjudiquen ó apropien mercaderías ú otros efectos de ellas, pena de confiscacion y de privacion de empleo.

Art. 19. Los bajeles armados en corso podrán reconocer las embarcaciones de comercio de cualquiera nacion, obligándolas á que manifiesten sus patentes y pasaportes, escrituras de pertenencia y contratas de fletamento, con los diarios de navegacion y roles, ó listas de las tripulaciones y pasajeros. Esta averiguacion se

5. **El capitan corsario se halla autorizado por Real órden de 20 de junio de 1801 para abrir las cartas cerradas que halle en la embar-**

ejecutarà sin usar de violencia, ni ocasionar perjuicios ó atraso considerable á las embarcaciones, pasando á reconocerlas á su bordo, ó haciendo venir al patron ó capitan con los papeles espresados, los cuales se examinarán con cuidado por el capitan del corsario ó por el intérprete que llevare á su bordo para estos casos; y no habiendo causa para detenerlas mas tiempo, se las dejará continuar libremente su navegacion. Si alguna resistiere sujetarse á este regular exámen, podrá obligarla por la fuerza; pero en ningun caso podrán los oficiales ó individuos de las tripulaciones de los corsarios exijir contribucion alguna de los capitanes, marineros y pasajeros de las embarcaciones que reconozcan, ni hacerles, ó permitir que les haga estorsion ó violencia de cualquiera clase, pena de ser castigados ejemplarmente, estendiendo el castigo hasta la de la muerte, segun la gravedad de los casos.

Art. 20. Si por el exámen de los papeles referidos, ú otros que se le presentaren, resultare alguna sospecha de pertenecer á enemigos la embarcacion ó su carga, ó de componerse esta de algunos jéneros prohibidos, de que se hará mencion mas adelante; ó bien si por falta de intérprete ó de alguna persona que entienda el contenido de estos papeles, no pudiese hacer el exámen de ellos como se previene en el artículo anterior, podrá el corsario conducir la embarcacion al puerto mas cercano, donde no se le detendrá sino el tiempo preciso para dicho exámen y averiguacion en la forma prescrita en el artículo 13 de esta Ordenanza.

Art. 21. Se dejarán navegar libremente, y sin la menor detencion, á las embarcaciones cuyos capitanes presentaren de buena fé todos sus papeles, y constare por ellos la propiedad neutral de las mismas y de sus cargas, aunque sean destinadas para puertos enemigos, con tal que éstos no estèn bloqueados, y que aquellos no conduzcan jéneros prohibidos y reputados de contrabando, y con tal que los enemigos observen la misma conducta con los buques y efectos neutros.

Art. 22. Si en estos y otros casos fueren detenidas las embarcaciones pertenecientes á vasallos mios, ó naciones aliadas y neutrales, y conducidas á puertos diferentes de sus destinos contra las reglas espresadas, y sin haber dado justa causa á ello por sus rumbos, papeles, resistencias, fugas sospechosas, calidad de sus cargas y demás lejítimas razones fundadas en tratados y costumbre jeneral de las naciones, serán condenados los corsarios que causaren la detencion á la paga de estadías y de todos los daños, perjuicios y costas causadas á la embarcacion detenida, con arreglo á los artículos 14 y 15 de esta Ordenanza; y si los bajeles que hubieren causado el daño fueren de mi Armáda, darán cuenta inmediatamente las Juntas ó jueces de Marina, con justificacion y su dictámen, por la secretaría del despacho de ella, para que yo resuelva la indemnizacion y lo demás que corresponda para correjir el daño y evitarlo en lo futuro.

Art. 23. Deberá ser detenida toda embarcacion de fábrica enemiga, ó que hubiese pertenecido á enemigos, como el capitan ó maestre no manifieste escritura auténtica que asegure la propiedad neutral. Tambien se detendrá el buque cuyo dueño ó capitan que le mande fuere de la nacion enemiga, conduciéndole á puertos de mis dominios para que se reconozca si debe ó no darse por buena presa, en cumplimiento de las órdenes que á este fin hubiere yo espedido.

Art. 24. Igualmente se detendrá toda embarcacion que con destino lleve á su

cacion apresada, si considera puede convenirle su conocimiento. Véase *Presas*.

bordo oficiales de guerra enemigos, maestre, sobrecargo, administrador ó mercader de nacion enemiga, ó que de ella se componga mas de la tercera parte de la tripulacion, á fin de que en el puerto á que sea conducida se examine los motivos que obligaron á servirse de esta jente, y segun ellos y las órdenes dadas, se determine lo que deba practicarse.

Art. 25. Las embarcaciones en cuyo bordo se hallasen jéneros, mercaderías y efectos pertenecientes al enemigo, se conducirán de la misma suerte á puerto de mis dominios, y se detendrán en él hasta que se haga constar que no niegan la inmunidad, y que antes bien la observan los mismos enemigos á quienes perteneciesen los efectos detenidos; pero si no lo justificasen, serán declarados de buena presa, y se dejarán libres todos los demás que pudiese haber en el mismo buque de pertenencia neutra.

Art. 26. Cuando los capitanes de las embarcaciones en que se hallaren algunos efectos de enemigos declaren de buena fé que lo son, se ejecutará su trasbordo sin interrumpirles su navegacion, ni detenerlos mas tiempo que el necesario, permitiéndolo la seguridad de la embarcacion; y en el espresado caso se dará á dichos capitanes recibo de los efectos que se trasborden, esplicando en él todas las circunstancias que ocurran; y no pudiéndose pagarles en efectivo el flete que les corresponda por dichos efectos hasta el paraje de su destino, con arreglo á los conocimientos ó á las contratas de fletamento, se les firmará un pagaré ó libranza de su importe á cargo del armador ó dueño del corsario, que estará obligado á satisfacerlo á su presentacion. Si el buque apresador fuese de mi Real Armada, la libranza por el importe del flete se hará contra el intendente del departamento á quien correspondiere; y dando este aviso de ello por la via reservada de Marina, se tomarán las providencias que convengan para su pago; pero si se verificase que dichos efectos pertenecen á enemigos de mi Corona, segun lo que resultase del proceso que se formará y se sustanciará en la manera acostumbrada por los juzgados de Marina, quedarán declarados por de buena presa.

Art. 27. Las embarcaciones que se encontraren navegando sin patente lejítima de príncipe, república ó Estado que tenga facultad de espedirla, serán detenidas, así como las que pelearen con otra bandera que la del príncipe ó Estado de quien fuere su patente, y las que la tuvieren de diversos príncipes y Estados, declarándose unas y otras de buena presa; y en caso de estar armados en guerra, sus cabos y oficiales serán detenidos por piratas.

Art. 28. Serán de buena presa las embarcaciones de piratas y levantados, con todos los efectos de su pertenencia que se encontraren en sus bordos; pero los que se justificase pertenecer á sujetos que no hubiesen contribuido directa é indirectamente á la pirateria, ni sean enemigos de mi Corona, se les devolverán, si los reclamaren, dentro de un año y un dia despues de la declaracion de la presa; descontando una tercera parte de su valor para gratificacion de los apresadores.

Art. 29. No siendo lícito á mis vasallos armar en guerra para embarcacion alguna sin mi licencia, ni admitir á este fin patente ó comision de otro príncipe ó Estado, aunque sea aliado mio, cualquiera que se encontrare corriendo el mar con semejantes despachos ó sin alguno, será de buena presa, y su capitan ó patron castigado como pirata.

6. En Real órden de 19 de noviembre de 1825 repetida en 26 de mayo de 1826, se previno á los jefes de marina que sin Real órden no entreguen patente de corso á ningun armador.

Art. 30. Toda embarcacion, de cualquiera especie armada en guerra ó mercancía, que navegue con bandera ó patente de príncipes ó Estados enemigos, será de buena presa con todos los efectos que á bordo tuviere, aunque pertenezcan á vasallos mios, en caso de haberlos embarcado despues de la declaracion de guerra, y de pasado el tiempo suficiente para poder tener noticia de ella.

Art. 31. La embarcacion de comercio, de cualquiera nacion que sea, que hiciese alguna defensa despues que el corsario hubiese asegurado su bandera, será declarada de buena presa, á menos que su capitan justifique haberle dado el corsario fundado motivo para resistirle.

Art. 32. Cualquiera embarcacion que careciese de los papeles que se espresan en el art. 19 de esta Ordenanza, ó de los mas principales, como son la patente, los conocimientos de carga y descarga, ú otros que acrediten la propiedad neutral de esta y aquella, será declarada de buena presa, á menos que se verifique haberlos perdido por accidente inevitable. Todos los papeles que se presenten deberán ser firmados como corresponde para ser admitidos, pues serán nulos los que carezcan de este requisito.

Art. 33. Si los capitanes ú otros individuos de las embarcaciones detenidas por los corsarios, y asimismo por buques de guerra de mi Real Armada, arrojasen papeles al mar, y esto se justificase en debida forma, serán por solo este hecho declaradas de buena presa, y así se deben entender el artículo antecedente y otros de la Ordenanza que tratan de este asunto.

Art. 34. Serán siempre de buena presa todos los jéneros prohibidos y de contrabando que se trasportaren para el servicio de enemigos en cualesquiera embarcaciones que se encuentren. Bajo de este nombre se entienden los siguientes: armas, cañones, morteros, obuses, granadas, petardos, pedreros, bombas con sus espoletas, trabucos, mosquetes, fusiles, pistolas, balas y demás efectos relativos á su uso; pólvora, salitre, mechas, picas, espadas, lanzas, dardos, alabardas, escudos, casquetes, corazas, cotas de malla, y otras defensas de esta especie propias para armar á los soldados; portamosquetes, bandoleras, caballos con sus arneses, y otros instrumentos preparados para la guerra de mar y tierra. Tambien se considerarán como jéneros prohibidos y de contrabando todos los comestibles de cualquiera especie que sean, en caso de ir destinados para plaza enemiga bloqueada por mar ó tierra; pero no estándolo, se dejarán conducir libremente á su destino, siempre que los enemigos de mi Corona observasen por su parte la misma conducta.

Art. 35. Prohibo á los corsarios que ataquen, hostilicen de manera alguna ó apresen las embarcaciones enemigas que se hallaren en los puertos de príncipes ó Estados aliados mios ó neutrales, como asimismo las que estuvieren bajo el tiro de cañon de sus fortificaciones; declarando, para obviar toda duda, que la jurisdiccion del tiro del cañon se ha de entender aun cuando no haya baterías en el paraje donde se hiciese la presa, con tal que la distancia sea la misma, y que los enemigos respeten igualmente la inmunidad en el territorio de las potencias neutras y aliadas.

Art. 36. Declaro tambien por de mala presa la embarcacion que los corsarios

7. En 16 de abril de 1827 en vista de ciertas controversias que se suscitaron en Mallorca, se declaró que ningun buque cuyo armamento esté autorizado por S. M. esté sujeto al pago de las patentes de sanidad.

hiciesen en los puertos, y bajo el alcance del cañon del territorio de los soberanos aliados mios ó neutrales, aun cuando ella les viniese persiguiendo y atacando de mar afuera, como rendida en paraje que debe gozar de inmunidad, siempre que los enemigos la respeten de la misma manera.

Art. 37. Mando á los capitanes jenerales y á los comandantes militares de las provincias de ella que guarden y observen con particular cuidado las órdenes que he dado y diere sobre estos asuntos, ya sean por regla jeneral, ya para casos particulares, y que hagan á los corsarios las prevenciones correspondientes á que por ningun término contravengan á lo resuelto en ellas.

Art. 38. Toda embarcacion de mis vasallos, y de los de mis aliados, que apresada por los enemigos de mi Corona fuese represada por los buques de mi Armada, ó por corsarios particulares, se devolverán, hechos los exámenes de todos sus papeles, á la potencia ó á los particulares á quienes perteneciere, no resultando que en su carga tengan intereses mis enemigos. Los buques de mi Armada no percibirán cosa alguna por la represa de un buque nacional, pero se les abonará una octava parte del valor de ella si perteneciese á los aliados, y la sesta parte á los corsarios particulares en igual caso, haciéndose la formal entrega de la embarcacion espresada al apoderado de sus dueños, ó al cónsul de la nacion á quien corresponda, residentes en el paraje donde se haya formalizado la causa, exijiendo de ellos el correspondiente recibo legalizado en debida forma: bien entendido que la observancia de este artículo tendrá solo efecto si las potencias á quienes pertenezcan los buques represados observan igual conducta con nosotros, reteniéndose los que lo fuesen hasta que dichas potencias dén el ejemplo, ó se obliguen formalmente á practicarlo así.

Art. 39. Todo corsario que represe un buque nacional en el término de veinte y cuatro horas de su apresamiento será gratificado con la mitad del valor de la presa, quedando la otra mitad al dueño primitivo del barco represado, y haciéndose esta division breve y sumariamente, á fin de moderar cuanto sea dable las costas. Pero si la represa se ha hecho pasadas las veinte y cuatro horas del primer apresamiento, será del corsario apresador todo el valor de ella.

Art. 40. Si alguna embarcacion se encontrare en el mar, ó se presentare en puertos de mis dominios sin conocimientos de la carga, ú otros documentos por los cuales constare á quien pertenezca, y sin jente de su propia tripulacion, se tomarán declaraciones separadamente á la del apresador, y á su capitan, de las circunstancias en que la encontró y se apoderó de ella. Se hará reconocer tambien la carga por intelijentes, y se practicarán las posibles dilijencias para saber quien sea su dueño. En caso de no descubrirse este, se inventariará el todo, y se tendrá en depósito para restituirlo á quien dentro de un año y un dia justificare serlo, como no haya motivo para declararla de buena presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor á los recobradores: no pareciendo el dueño dentro de dicho tiempo, se dividirán las dos terceras partes restantes, como bienes abandonados, en tres porciones, de las cuales una se adjudicará á los mismos recobradores, y las otras dos pertenecientes á mi Real fisco (segun el art. 117 del tít. 3.°, trat. 10 de las Ordenanzas jenerales) se remitirán á la capital del depar-

8. En Real órden de 5 de diciembre de 1828 se detallaron los documentos de que debia ir provista una nave armada en corso y mercancia;

tamento, depositándose su importe en la tesorería de él para socorros de los heridos y estropeados de los buques corsarios.

Art. 41. En cualquiera de los casos referidos, luego que el corsario detenga alguna embarcacion, tendrá cuidado de recojer todos sus papeles de cualquier especie que sean, tomando el escribano puntual razon de ellos, dando recibo de todos los sustanciales al capitan ó maestre de la embarcacion detenida, y advirtiéndole no oculte alguno de cuantos tuviere; en inteligencia de que solo los que entonces presenten serán admitidos para juzgar la presa. Hecho esto, el capitan del corsario cerrará y guardará los papeles en un saco ó paquete sellado, que deberá entregar al cabo de la presa, para que este lo haga al comandante militar de Marina del puerto á donde se dirija; y si entre ellos se hallaren algunos dignos de mi noticia y cartas particulares, las pasará inmediatamente al administrador de correos del paraje á donde entrare, quien si tuviere especies que puedan contribuir á la sustanciacion de la causa, las trasladará al juez de Marina para el uso de los procesos. El capitan del corsario ó individuos de la tripulacion que, con cualquiera fin que sea, ocultare, rompiere ó estraviare alguno de dichos papeles, será castigado corporalmente segun lo exija el caso, con obligacion el primero de resarcir los daños, y la pena de diez años de presidio ó de arsenales al resto de la tripulacion.

Art. 42. Al mismo tiempo cuidará el capitan del corsario de hacer clavar las escotillas de la embarcacion detenida, y sellarlas de modo que no puedan abrirse sin romper el sello; recojerá las llaves de cámaras y otros parajes, haciendo guardar los jéneros que se hallaren sobre cubiertas, y tomará razon, cuando el tiempo lo permita, de todo lo que fácilmente puede estraviarse, para ponerlo á cargo del que se destinare á mandar la propia embarcacion.

Art. 43. No se permitirá saqueo de los jéneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, camarotes y alojamientos de las tripulaciones, privándose absolutamente del derecho vulgarmente llamado del *Pendolaje*, el cual solo se podrá tolerar en los casos de haberse resistido la embarcacion hasta esperar que fuese abordada, pero con el cuidado de evitar los desórdenes que puede producir la escesiva licencia.

Art. 44. Cuando se conduzca la tripulacion de una embarcacion detenida á bordo del corsario, tomará el escribano, en presencia del capitan de este, declaracion al de aquella, á su piloto y demás individuos que convenga, acerca de la navegacion, carga y demás circunstancias de su viaje, poniendo por escrito todas las que puedan conducir á juzgar la presa, preguntándoles tambien si fuera de la carga que conste por los conocimientos conducen alhajas ó jéneros de valor, á fin de dar las providencias convenientes para que no se oculten.

Art. 45. Al cabo destinado para mandar la embarcacion detenida se le dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de cuanto por su culpa ú omision faltare; y declaro que cualquier individuo que abriere sin licencia las escotillas selladas, arcas, fardos, pipas, sacas ó alacenas en que haya mercaderías y jéneros, no solo perderá la parte que deberia tocarle siendo declarada de buena presa, sino que se le formará causa y castigará segun de ella resulte.

pero aquella disposicion fué un tanto alterada por la de 10 de noviembre de 1829, en la cual, lo propio que en otra de 6 de julio de 1830, se dijo que

Art. 46. Las embarcaciones detenidas se destinarán al puerto del armamento del corsario, si fuese posible, y en su defecto al de mis dominios que estuviere mas cerca del paraje de la detencion, con tal que haya en él comandante militar de Marina, ó sea capital de departamento, evitando que entren en los estranjeros ó en los de mis presidios de Africa, escepto en los casos de urjente precision que deberán justificarse; y quedará al arbitrio del mismo corsario enviarlas separadas ó mantenerlas en su conserva, segun le conviniere. Pero en el primer caso deberán ir en ellas los papeles que han de servir para el juicio, como tambien sus capitanes ó maestres, y algunos individuos de sus tripulaciones que puedan declarar lo que quieran deducir para su defensa; y en el segundo el capitan del corsario, llegado á puerto, los presentará y dará las demás noticias que se le pidan al intento.

Art. 47. Si las espresadas embarcaciones se condujeren á puerto que no sea cabeza de provincia, y no pareciere conveniente esponerlas al riesgo que puede sobrevenirles de trasladarlas á él, se remitirán al comandante militar los papeles y documentos necesarios para que determine la lejitimidad de la presa, con atencion á las declaraciones hechas por sus respectivos capitanes ó maestres, y á la relacion que presentaren los cabos de presa al subdelegado de Marina, de cuyo cargo será hacer el Inventario con presencia de todos estos interesados.

Art. 48. Para determinar la lejitimidad de las presas no han de admitirse otros papeles que los hallados y manifestados en sus bordos. Con todo, si en faltando los documentos precisos para formar el juicio, se ofreciere su capitan á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará el Comandante militar ó la Junta término competente para dicho efecto, segun la brevedad con que deben determinarse estas causas, como se previene en el artículo 12 de esta Ordenanza.

Art. 49. Si antes de sentenciar la presa fuese necesario desembarcar el todo ó parte de la carga para evitar que se pierda, se abrirán las escotillas en presencia del Comandante militar y de los respectivos interesados, que deberán concurrir á dicho acto; y formando inventario de los jéneros que se descarguen, se depositarán con intervencion del dependiente de Rentas que destine el Administrador de Aduanas en persona de satisfaccion ó en almacenes, de los cuales tendrá una llave el Capitan ó Maestre de la embarcacion detenida.

Arr. 50. En caso que fuere preciso vender algunos jéneros por no ser posible conservarlos, se celebrará la venta á presencia del capitan detenido en almoneda pública con las solemnidades acostumbradas, y con la misma intervencion del dependiente de Rentas, poniéndose el producto en manos de persona abonada para entregarlo á quien perteneciere despues de sentenciada la presa.

Art. 51. Ninguna persona, de cualquiera grado ó condicion que sea, comprará sijilosamente, ni ocultará jénero alguno que conozca pertenecer á la presa ó á la embarcacion detenida, pena de restitucion, y de multa de triplicado valor de los jéneros ocultados ó comprados clandestinamente, y aun de castigo corporal, segun lo exija el caso; y este conocimiento será privativo del Juzgado de presas como incidente de ellas.

Art. 52. Si la embarcacion detenida no se diere judicialmente por buena presa, se restablecerá inmediatamente en posesion de ella al Capitan ó dueño con sus Ofi-

debian llevar la Real patente; la contraseña de vela cuadra ó latina para el Mediterráneo; el rol con la lista de los pasajeros; la boleta de sa-

ciales y jente, á quienes se restituirá todo cuanto les pertenezca sin retener la menor cosa. Se la proveerá del salvo conducto conveniente para que sin nueva detencion continúe su viaje, sin obligarla á la paga de derechos de ancoraje, ú otros algunos; y al contrario, se la satisfará por el apresador, antes de su salida del puerto, los gastos, daños y perjuicios que se la hubieren causado, y reclamare en justicia, si se hallare comprendida en los casos prevenidos en los artículos 14 y 15 de esta Ordenanza. Pero no habrá lugar á semejante reclamacion si hubiere dado dicha embarcacion justos motivos de sospecha ú otros declarados en esta Ordenanza, y por los cuales se la hubiese formado proceso, lo que deberá precisamente constar de los autos que se han seguido en su consecuencia.

Art. 53. Para que al tiempo que se restituyan estas embarcaciones dadas por libres no se susciten dudas y altercados sobre las pretensiones que formaren sus dueños ó capitanes, supuesto el primer inventario que el artículo 42 de esta Ordenanza estuviere espuesto á fácil estravío, mando que en llegando al puerto se forme nuevo inventario por el comandante militar de Marina, con asistencia de dichos capitanes interesados y de los cabos de presas, de las cuales no se permitirá desembarcar á ningun individuo, ni que otros pasen á sus bordos hasta estar practicada dicha dilijencia.

Art. 54. Declarada la embarcacion detenida por de buena presa, se permitirá su libre uso á los apresadores, *despues de pagados los derechos debidos á mi Real hacienda* en los términos que en resolucion separada decidiré para evitar fraudes, y las dudas que en este punto pudiesen ocurrir, pero no pagarán derechos por la parte que de los efectos apresados tomen para su uso y propio consumo; y el comandante militar de Marina les ausiliará en la descarga para que no padezcan estravíos, y procurará que así en esta como en la conclusion de particiones, segun las contratas ó convenios hechos con los interesados, se proceda con el mejor órden y armonía, teniendo presente que del producto total de las partes de presas han de satisfacerse con preferencia los gastos lejítimos que hubiesen ocasionado.

Art. 55. Si en el puerto á donde se hubiere conducido la presa no se hallare proporcion de vender su carga, podrá arbitrarse que pase á otro, aunque sea estranjero, advirtiendo que el sujeto que la condujere á él deberá dar noticia de ello al cónsul ó vice-cónsul, únicamente para que estos ausilien, y que por su medio conste en España el destino y venta, sin que por esto les puedan causar gasto, perjuicio ni detencion los espresados cónsules ó vice-cónsules nacionales.

Art. 56. En caso de hallarse imposible la conservacion de una presa hecha á el enemigo, y que por esta razon sea preciso venderla, tratar de su rescate con el dueño ó maestre, ó bien quemarla, ó echarla á pique cuando no haya otro arbitrio, se proveerá á la seguridad de los prisioneros, ya sea recojiéndolos el apresador á su bordo, ó disponiendo su embarco en alguna de las presas, si exijiese esta resolucion la falta de otro medio.

Art. 57. Siempre que se tomen semejantes resoluciones sobre presas, han de cuidar los apresadores de recoger todos los papeles y documentos pertenecientes á ellas, y conducir á lo menos dos de los principales Oficiales de cada presa para que sirvan á justificar su conducta, pena de ser privados de lo que les podrá tocar en las presas, y aun de mayor castigo si el caso lo pidiere.

nidad, y la guia de la carga, pudiendo dejar en tierra la de pertenencia de la nave, la de fianza para el buen uso de la patente y la de fletamento.

Art. 58. Los prisioneros que se hicieren en dichas presas se repartirán segun se espresa en el artículo 56, tratando á todos con humanidad, y con distincion á los que lo merezcan segun su clase; y no podrán arbitrar los capitanes de los corsarios en dejarlos abandonados en islas ó costas remotas, pena de ser castigados con todo el rigor que corresponda, debiendo entregarlos todos en los puertos á que les condujeren, ó hacer constar el paradero de los que faltaren.

Art. 59. La entrega de estos se hará en llegando al puerto al gobernador de la plaza ó comandante de Marina, á fin de que disponga de ellos segun las órdenes con que se hallare. Los piratas se entregarán á este último para que (en conformidad del artículo 109, título 3, tratado 10 de las Ordenanzas jenerales de la Armada) les forme proceso sin dilacion, remitiéndole con parecer del asesor, y su declaracion de deber ser tenidos por piratas, á la Junta del departamento, como tambien los reos; y si no hubiere facilidad para ello, se entregarán á la justicia ordinaria para su castigo.

Por tanto, mando que todo lo referido se guarde y cumpla puntualmente en virtud de cualquiera ejemplar de esta Ordenanza, firmada del infrascrito mi Secretario de Estado y del despacho de Marina; y que los Capitanes jenerales y Juntas de los departamentos contribuyan con sus providencias á facilitar los ausilios que necesiten los armadores y corsarios, celando particularmente que por los Comandantes militares de las provincias de Marina y sus subdelegados se sustancien y determinen con la mayor brevedad los juicios y procesos relativos á la declaracion de presas, á fin de que su atraso no embarace á mis vasallos la continuacion del corso, ó desaliente á los que quieran emplearse en tan importante objeto, ni tampoco cause perjuicios á las embarcaciones detenidas pertenecientes á mis vasallos, y á las naciones aliadas y neutrales. Dado en Cebolla á 20 de junio de 1801. — YO EL REY. — José Antonio Caballero.

Adiciones á la Ordenanza de corso de 20 de junio de 1801.

El capitan corsario podrá abrir las cartas ó pliegos cerrrados que encuentre en buque enemigo, ó de quien se tengan claras sospechas, si lo creyese necesario, segun las circunstancias, y en su defecto lo ejecutará la Junta de Marina, á quien siempre deberá entregarlas el apresador ó cabo de presa para facilitar los medios de sentenciar en justicia, y poder comunicar oportunamente las noticias relativas á la situacion é intencion de los enemigos. *Es conforme á Real órden de 12 de enero de* 1803.

Cuando no puedan conservarse las presas deberá el apresador, para justificar su conducta en el caso de venta, recojer todos los papeles y documentos pertenecientes á la presa y su cargamento, y conducir á lo menos dos de los principales oficiales de ella, segun está prevenido en el artículo 57. Si hubiere de quemar ó echar á pique el buque apresado, cuidará igualmente de la recoleccion de los papeles, y de proveer á la seguridad de los prisioneros como prescribe el artículo 56. Habiendo de rescatar la embarcacion tomada al enemigo, omitirá la percepcion de los papeles que hagan falta á los rescatados para navegar libremente, y entregar los

9. En 12 de abril de 1854 (7) se prohibió á los buques españoles admitir patentes de corso de potencia alguna, ni prestar mas ausilios á corsarios estranjeros que los que reclame la humanidad; prohibicion que de tiempos antiguos está sancionada por el art. 6. tít. 5, trat. 6 Ord. de la Real Armada (8), así como por el 29 de las transcritas ordenanzas de corso, en las que se castiga este delito con la misma pena que el de piratería.

CORTAR CABLES. El que cortare los cables con el fin de que el bajel se pierda sufrirá la pena de muerte haciéndole pasar por debajo de la quilla del navío, y todos los cómplices en este delito, aunque no sean de la jurisdiccion de marina, serán juzgados y sentenciados por su Consejo de guerra, y la misma pena tiene el que corta ó despasa maliciosamente cabos principales estando el navío empeñado en combate, en las costas ó entre bajos.

efectos á sus dueños ó consignatarios, pero sin dejar de conducir los dos oficiales principales de la presa, como queda advertido, para prueba de su procedimiento. Y tanto en este caso como en el de la venta, se tomarán declaraciones de algunos individuos del buque apresador para justificar completamente los hechos. *Es segun Real órden de 22 de octubre de* 1804.

En la descarga de efectos de embarcaciones apresadas tendrán los dependientes de rentas reales la misma intervencion que prescribe la Real órden de 26 de agosto de 1804, comunicada por el Ministerio de Hacienda para los casos de naufrajios, la cual deberá observarse igualmente en cuantas descargas se hicieren de buques apresados. *Es conforme á la Real resolucion de* 31 *de diciembre de* 1804.

(7) En consideracion á cuanto me ha espuesto mi Ministro de Marina, de acuerdo con el parecer del Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Art. 1.° Se prohibe en todos los puertos de la Monarquía el equipar, abastecer y admitir corsario alguno con pabellon ruso.

Art. 2.° Se prohibe igualmente á los propietarios, patrones ó capitanes de los buques mercantes españoles admitir patentes de corso de potencia alguna, ni prestar á los que tengan ese carácter ausilio que no sea reclamado por la humanidad en caso de incendio ó naufrajio.

Art. 3.° El transporte de todo artículo de comercio queda garantizado por el pabellon español, escepto el de los efectos de guerra y pliegos ó comunicaciones, y el que se haga en puntos bloqueados por las partes belijerantes, en cuyo caso el Gobierno de S. M., mediante el presente decreto, no se constituye responsable de los daños que reciban los infractores.

Dado en Palacio á 12 de abril de 1854. —Está rubricado de la Real mano. —El ministro de Marina. El Marqués de Molins.

(8) Art. 6.° No siendo lícito á vasallo mio armar en guerra embarcacion alguna, sin espresa licencia mia, ni admitir para este fin patente, ó comision de otro Príncipe ó estado, aunque sea aliado mio; cualquiera que se encontrare corriendo la mar de esta suerte, será de buena presa, y su capitan ó patron, castigado como pirata. *Tít. 5, trat. 6 Ord. de la Real Arm.*

COSTA RICA. Por Real decreto de 21 de diciembre de 1850 se ratificó el tratado de reconocimiento paz y amistad entre España y aquella república. En el art. 12 (1) se estipuló la igualdad de derechos de navegacion que debian disfrutar los buques de sus Estados en los puntos del otro al par de la nacion mas favorecida, interin se celebraba un tratado de comercio. En el 13 se dijo que caso de realizarse la comunicacion interoceánica los buques y mercaderias españolas no pagarian mayores impuestos que los del pais; y en el 15 (2) se fijó el derecho competente á los cónsules en los casos de naufrajio, y para la reclamacion de los desertores asi de buques mercantes como de guerra.

CRUZ DE MARINA. Por Real órden de 6 de abril de 1816 se creó una cruz de distincion como premio de acciones militares y marineras distinguidas, la cual dispuso pusieran los Capitanes jenerales de los departamentos en los dias de corte, á presencia de los demás oficiales. En Madrid debia ser el Infante Almirante el encargado de condecorar con esta honrosa distincion.

2. Para cumplimiento de esta disposicion en 6 de enero de 1817 (1)

(1) Art. 12. Entretanto que S. M. Católica y la República de Costarica ajustan y concluyen un tratado de comercio y navegacion, fundado en principios de recíprocas ventajas para uno y otro país, los súbditos y ciudadanos de los dos Estados serán considerados, para el adeudo de derechos por los frutos, efectos y mercaderías que importaren ó esportaren de los territorios de las altas partes contratantes, así como para el pago de los derechos de puertos, en los mismos términos que los de la nacion mas favorecida.

S. M. Católica y la República de Costarica se harán recíprocamente estensivas las concesiones que en punto á comercio y navegacion hayan estipulado ó en lo sucesivo estipularen con cualquiera otra nacion, y estos favores se disfrutarán gratuitamente si la concesion hubiese sido gratuita, y en otro caso con las mismas condiciones con que se hubiese estipulado, ó se acordará por mútuo convenio *una compensacion equivalente* en cuanto sea posible. *Tratado de 21 de diciembre de* 1850.

(2) Art. 15. En los abientestatos que ocurran de súbditos españoles establecidos en Costarica ó de ciudadanos de esta República en España, sus respectivos cónsules formarán el inventario de los bienes del finado, de acuerdo con la autoridad local, y en los mismos términos proveerán á la custodia de dichos bienes hasta que se presente el heredero ó su lejítimo representante.—En los casos de naufrajio, los cónsules respectivos podrán tambien proceder al salvamento de acuerdo con la autoridad local competente.—Los ajentes diplomáticos y consulares estarán autorizados para reclamar que se restituyan á su bordo los desertores de los buques de guerra y mercantes de su nacion que lleguen á los puertos de sus respectivas residencias; y ambas partes contratantes se comprometen á hacer cuanto esté de su parte para que los dichos desertores sean aprehendidos y custodiados hasta que se verifique la entrega. *Tratado de 21 de diciembre de* 1850.

(1) Cuando en 6 de abril de 1816 tuvo á bien el Rey crear una nueva cruz de

se espidió una circular por el Ministerio de Marina mandando que la cruz lleve la diadema real, y se detallaron algun tanto mas las acciones distinguidas que debian dar derecho á su goce.

3. En Real órden de 19 de julio de 1825 se mandó que la calificacion

distincion con diadema real en favor de los individuos de todas clases de marina, que desde que S. M. regresó al trono de sus mayores ejecuten acciones militares y marineras verdaderamente distinguidas, se sirvió mandar que la sala de gobierno del Supremo Consejo de Almirantazgo le propusiese el reglamento que deba rejir con arreglo á las bases que establece la órden de la fecha citada de 6 de abril. Cumpliendo pues la sala de gobierno con esta determinacion ha propuesto en 23 de diciembre último lo que ha estimado conveniente; y S. M., con presencia de todos los antecedentes, se ha dignado mandar se observen los artículos siguientes:

Art. 1.° Tendrán opcion á esta cruz los individuos de los diferentes cuerpos de la Armada que en sus respectivas armas ejecuten acciones dignas de verdadera recomendacion, como el rendir un buque de iguales fuerzas; sostener un combate obstinado contra fuerzas mayores sin rendirse; mantener un bloqueo, impidiendo constantemente las entradas y salidas de los buques enemigos; privar de comunicacion á una plaza sitiada; remediar averías con facultativa maestría en casos de estremo apuro; verificar navegaciones muy difíciles y peligrosas con feliz suceso, y otras semejantes, calificadas todas debidamente.

Art. 2.° Como presten tanta variedad los diferentes casos en que puedan contraerse estos méritos, y como es imposible prever los varios accidentes que pueden hacer que sea mas ó menos recomendable una accion, deberá procederse con la mayor escrupulosidad en cuanto al exámen de los documentos justificativos de los hechos que se hayan de calificar.

Art. 3.° Esta cruz se concederá por los mismos trámites ya establecidos para solicitar la que S. M. se dignó conceder á los individuos de marina para premio de los servicios hechos con anterioridad á su feliz restitucion al trono, previos los informes de los Capitanes ó Comandantes jenerales, ó de otros jefes respectivos á quienes consten, así por notoriedad como por documentos fehacientes, los servicios contraidos por los sujetos que juzguen dignos y propongan para esta distincion.

Art. 4.° Para apoyar los jefes las indicadas solicitudes y propuestas han de individualizar escrupulosamente las circunstancias y méritos de aquellos á quienes crean merecedores de la condecoracion, esplicando con toda claridad hasta las menores circunstancias que puedan convenir para dar á esta superioridad la mas completa idea del mérito que haya contraido cada uno de los propuestos, segun los diferentes en que se hayan podido hallar.

Art. 5.° Las propuestas se pasaran á S. A. R. el Sermo. Sr. Infante Almirante jeneral, despues de adquiridas todas las noticias necesarias por el Consejo, é informando instructivamente á S. A. R., quien las elevará á S. M. con las observaciones que estime justas por el conducto del secretario de Estado del despacho de marina, el que espedirá las cédulas correspondientes á los individuos á quienes S. M. tenga á bien agraciar.

Art. 6.° Dirijida la cédula á los interesados por el conducto de ordenanza, los Capitanes jenerales de los departamentos ó los comandantes de los apostaderos y provincias donde se halle el agraciado, y á presencia de todos los demás que puedan

y curso de las instancias en solicitud de estas cruces se haga por el Ministerio de Marina.

4. Relativamente á esta cruz solo nos resta advertir para evitar equivocaciones, que si bien en el año 1832 se publicó en el tomo de Reales órdenes de jeneralidad de la armada, otro reglamento para el gobierno y réjimen de esta cruz, diciéndose en el epigrafe que habia sido aprobado por S. M, realmente no lo fué, segun por haberse creido lo contrario por algunas autoridades dependientes de Marina, se manifestó en Real órden de 11 de noviembre de 1844, por manera que el solo vijente es el de 1817 que se deja transcrito.

CUARENTENA. Los gastos que ocasione la detencion de la nave con motivo de la cuarentena quedan abonados con la capa en conformidad al art. 796, Cod. de Com. V. *Sanidad y Capitan.*

CUCHILLO. V. *Armas.*

D.

DEFRAUDACION. Véase *Contrabando.*

DELITO. Es delito toda accion ú omision voluntaria penada por la ley.

2. Los delitos son graves ó leves; el castigo de los primeros, corresponde á los Consejos de guerra, ó á los Capitanes jenerales, segun fueren comunes ó militares; el de los segundos á los jefes del que lo cometió castigándolos correccionalmente. Cuando en algun buque se cometa delito cuyo conocimiento corresponda al Capitan jeneral, se hará lo que previene el art. 76 del tit. 4, trat 5, Ord. de la Arm. (1).

ser convocados, le colocará la cruz en nombre de S. M., y anotará en la cédula el dia en que se verifique este acto.

Art. 7.° En la corte S. A. R. el Sermo. Sr. Infante Almirante jeneral será quien condecore á los oficiales jenerales, y para los que no tengan este carácter, delegará este encargo en el oficial jeneral que estime conveniente. Palacio 6 de enero de 1817.

(1) Art. 76. Como el Consejo de guerra solo puede entender en los delitos espresados en estas Ordenanzas, para aplicar la pena que por ellas se señala, si acaeciere que en algun navío se cometa crímen de otra naturaleza, se mantendrá el delincuente preso en buena custodia, hasta que el comandante tenga facilidad de imponer la pena correspondiente, con parecer del auditor de guerra: bien entendido, que sin dar lugar á dilacion, se hará por el oficial de órdenes la sumaria, con exámen, y comprobacion de testigos en la forma ordinaria para que á el auditor sirva de gobierno. *Tít. 4, trat. 5 Ord. de la Arm.*

3. El que presenciando un delito á bordo no grita ó avisa para evitarlo, sufrirá dos años de destierro en un arsenal, mas ó menos segun la entidad del caso, conforme al art. 22, tít. 4, trat. 5, Ord. de la Real Armada (2). V. *Fuero*.

DEPARTAMENTOS. Los en que se divide la jurisdiccion y mando de la marina son tres en la Península, á saber: Ferrol, Cadiz y Cartajena; y dos *apostaderos*, uno en la Habana y otro en Cavite. Los límites de estos los fija la naturaleza, teniéndose entendido que en el de la Habana se comprende Puerto-Rico. Los de la Peninsula, los determina el art. 2, tít. 3, trat. 2, Ord. Gen. de la Arm. (1).

2. Los departamentos se dividen en *Provincias* ó *Tercios* y estos en *Partidos*. Al frente de cada departamento hay un *Capitan* ó *Comandante jeneral*. Véanse respectivamente dichas voces.

DERECHOS. El art. 36, tít. 1, Ord de Mat. (1) prohibe exijirlos á los comandantes de marina en los negocios gubernativos y judiciales en que intervinieren. Ratificaron esta disposicion la Real órden de 1 de mayo de 1833, prohibiendo por regla jeneral exijirlos á los jueces militares que tienen asesor y la de 31 de enero de 1837 y 23 de noviembre de 1855 (2) declarando lo propio, espresa y especialmente para los comandantes de provincia.

(2) Véase la nota 3 páj. 109.

(1) Art. 2.° La jurisdiccion del departamento del Ferrol se estenderá por toda la costa septentrional y occidental de España desde la desembocadura del rio Bidasoa hasta la del Miño: á la de Cádiz pertenecerá toda la Costa meridional desde la desembocadura del Guadiana hasta el Cabo de Gata: y la Costa oriental desde este mismo Cabo hasta los confines de Francia por la Cataluña con las islas del Mediterráneo formará el departamento de Cartajena. *Tít. 3, trat. 2 Ord. Gen. de la Armada Naval.*

(1) Véase la nota 31 páj 254.

(2) Las mejores instituciones se desvirtuan cuando no son bien y exactamente ejecutadas sus ordenanzas. Así desgraciadamente sucede con la de las matrículas de mar cuya sabia ordenanza no se cumple como corresponde segun noticias llegadas al Gobierno, y enterada de ello la Reina (Q. D. G.) se ha dignado resolver: 1.° Que los comandantes militares de los tercios navales y sus provincias celen bajo su inmediata responsabilidad el buen desempeño de los deberes de cuantos subalternos tienen á sus órdenes, en uso de sus facultades y atribuciones; que muy particularmente vijilen que por pretesto ni motivo alguno se infrinja lo dispuesto en el artículo 36, tít. 1.° de dicha ordenanza, en el que se prohibe exijir derechos y admitir dádivas á todos los jefes militares de las matrículas. 3.° Que por edictos publiquen el mencionado artículo á fin de que se conozca jeneralmente que por concepto alguno tiene que pagarse el menor emolumento por el despacho de buques y cualquier otro asunto del servicio concerniente á los tercios navales, en cuyos edictos manifiesten los comandantes de los tercios y pro-

2. En el dia tampoco pueden exijir derechos de ninguna clase los auditores, asesores y fiscales de la jurisdiccion de marina, en conformidad al art. 2.° del Real decreto de 8 de abril de 1857 (3), por el que se organizó el cuerpo jurídico militar de la Armada.

3. Relativamente á la exaccion de derechos indebidos, téngase presente la Real órden de 12 de enero de 1856 que forma la nota 18 de la pájina 131.

DERECHOS DE NAVEGACION. Para el pago de los mismos los capitanes deben declarar las medidas de sus buques en toneladas de veinte quintales españoles, y si el administrador tiene fundadas sospechas de ocultacion puede exijir se verifique un arqueo valiéndose al efecto de las autoridades de marina. Así lo sancionan los arts. 618 y 619, Ordenanzas jenerales de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (1).

2. Los buques de guerra que conduzcan mercancías deberán pagar los derechos de navegacion á tenor del art. 621.

3. Los empleados en las aduanas marítimas son los encargados de su recaudacion. Las dudas que hubiere respeto á su pago deben consultarse con el Ministro de Hacienda, quien para resolverlas se pondrá de acuerdo con el de Fomento. (Arts. 627 y 628 id.) V. *Faros*, *Fondeadero* y *Carga*.

4. Por Real órden de 4 de enero de 1852 se igualó en el pago de estos

vincias su alta reprobacion á la mas lijera trasgresion de dicho artículo y la seguridad con que será castigado el culpable, disponiendo al propio objeto su circulacion en los *Boletines oficiales*. 4.° y último. Que el Almirantazgo tome además las medidas que conceptúe conducentes para que la citada ordenanza y sus adiciones se cumplan cual corresponde. De Real órden lo digo á V. E. para conocimiento de esa corporacion y circulacion. Dios, etc. Madrid 23 de noviembre de 1855.

(3) Véase la nota 3, páj. 101.

(1) Art. 618. Los capitanes de los buques así nacionales como estranjeros, estarán obligados á declarar en toneladas de veinte quintales castellanos la cabida de los mismos buques, sin perjuicio de exhibir el rol ó patente de navegacion.

Cuando por circunstancias especiales no pudieren los capitanes de buques estranjeros, sus consignatarios ó cónsules cumplir con lo prevenido en la primera parte del párrafo anterior, procederán las aduanas á hacer las reducciones convenientes para que la exaccion se verifique con arreglo á la medida española.

Art. 619. Los administradores de aduanas podrán disponer el arqueo de los buques fundadamente sospechosos de disminuir el número de sus toneladas, pero impetrando al efecto el ausilio de la autoridad de marina, y procediendo con la mayor prudencia para que solo se practique esta operacion en casos que ofrezcan seguridad de buen resultado.

Si la duda ocurriere con respeto á buques estranjeros se verificará el arqueo por peritos, con intervencion del capitan del puerto y del cónsul de la nacion á que el buque pertenezca. *Ord. Gen. de la Renta de Aduanas.*

derechos con los buques españoles los de las demás naciones que concedan igual beneficio en su respectivo territorio á los buques de la marina española. En este como en otros varios casos de reciprocidad, se dejan las disposiciones al arbitrio del empleado, ya que no puede tener este conocimiento oficial de las leyes de los demás paises, y seria el Gobierno quien, hecho este estudio, debiera fijar determinadamente las naciones que deben ó no disfrutar de este beneficio, no fuera que su disposicion se aplicase de distinto modo en diversos puntos.

DESAFIO. Un combate regular entre dos personas, en presencia de testigos ó sin estos, precediendo reto hecho por palabras, por escrito ó por jestos y aplazando tiempo y lugar para tenerlo.

2. La pena á este delito además del desafuero es la que impone la lejislacion ordinaria á tenor del art. 24, tít 4, trat. 5, Ord. de la Real Arm. (1).

DESAFUERO. Se pierde el fuero de marina en los casos que á continuacion se esplican:

2. En la transgresion de las leyes sanitarias, pues es evidente que si en estos casos los militares no debiesen sujetarse á las disposiciones de las autoridades civiles, se frustrarian los buenes efectos que con ellos se proponian. Véase *Sanidad*.

3. No se goza fuero para libertarse del pago de portazgos, pontazgos y peajes cuando el que viaja lo practica voluntariamente y no con objeto del Real servicio, acerca de lo cual pueden verse las Reales órdenes de 10 de junio de 1791, 14 de octubre de 1819, 26 de setiembre de 1833, 24 setiembre de 1835 y 12 de agosto de 1836.

4. En los asuntos de policia, como son limpieza, aseo y buen órden de las poblaciones, decoro de los teatros, recomposicion de calles, noticias de las personas que nacen, mueren, son admitidas ó salen de la casa de los militares, correr con carruajes ó caballerias en paraje concurrido, manchar ó deteriorar monumentos de público ornato, causar daño en paseos, parques ú otros sitios de recreo, escitar ó dirijir cencerradas, alterar el sosiego desobedeciendo á la autoridad, apagar el alumbrado público, del esterior ó de las escaleras de las casas, disparar armas de fuego, cohetes ó cualquier otro proyectil dentro de poblacion, negarse á admitir en pago moneda lejítima y admisible, el salir

(1) Art. 24. El que á bordo, ó en tierra desafiare, ó aceptare el desafío, y saliere á el paraje señalado, se entregará á la justicia ordinaria, para que sea castigado, segun las pragmáticas espedidas sobre esta materia: y á el que diere aviso á los comandantes, ó ministros de los departamentos, ó escuadras de un desafío verificado, se entregarán inmediatamente cincuenta escudos de vellon, y su licencia, si la quisiere. *Tít. 4, trat. 5 Ord. de la Real Arm.*

de máscara en tiempo no permitido ó de modo contrario á los reglamentos; bañarse quebrantando las reglas establecidas por la autoridad, el arrojar animales muertos ú objetos fétidos ó insalubres ó escombros en sitios vedados ó quebrantando las reglas de policía, ó desde los balcones, azoteas ú otros sitios, agua, piedras ú objetos que puedan causar daño á los transeuntes ó edificios; el entrar en heredad ajena para comer frutos en el acto, ó estando plantada ó sembrada, entrar con carruajes, caballerías ó animales dañinos, ó entrar en ella estando cerrada ó cercada, segun las Reales órdenes de 28 de enero de 1778, 12 de mayo de 1819, y 3 de diciembre de 1830, 21 de diciembre de 1836, y 14 de enero de 1829 y Código penal. Sin embargo, estos principios deben aplicarse con las limitaciones siguientes. En caso de faltar algun aforado á las reglas establecidas en el teatro, si bien podrá arrestársele por la autoridad que allí presida, deberá sin embargo entregarlo en cuanto termine la funcion, ó al cabo de veinte y cuatro horas cuando mas, á la autoridad de quien dependa, con las primeras dilijencias que acrediten el esceso cometido, segun se dispuso en Real órden de 10 de febrero de 1816. Las autoridades civiles no pueden intervenir en los asuntos de policía de las naves, segun en vista de cierta ocurrencia se declaró en 1778.

5. El aforado debe someterse á manifestar su pasaporte á la autoridad civil, pues por él mas que por el traje que cualquiera podria imitar es como acreditará el fuero que le compete; así está mandado en Reales órdenes de 22 de setiembre de 1828 y 15 de mayo de 1845.

6. Pierde el fuero el que contraviniere á las disposiciones vijentes en materia de caza y pesca en agua dulce, á tenor del art. 53 de la ordenanza de 3 de mayo de 1834, y art. 21 de la de 3 de febrero de 1801. Pero pueden los matriculados cazar sin necesidad de pedir licencia á la autoridad civil, segun se dice en *Caza*.

7. No vale el fuero á los militares que admitan oficios de república, en razon á las faltas que cometieren en su desempeño, Real órden de 7 de mayo de 1796 y 15 de setiembre de 1798, 8 de diciembre de 1800, 5 de octubre de 1819, 18 de noviembre de 1831, y 20 de setiembre de 1842.

8. Cesa todo fuero para exijir el pago de contribuciones, así á los primeros contribuyentes, como á los que tengan alcances por haber intervenido en su recaudacion ó cobranza, ó como fiadores, segun Reales órdenes de 28 de mayo de 1795, 2 de agosto de 1819, 16 de setiembre de 1826 y 3 de abril de 1847.

9. Carécese asimismo de fuero para obtener permiso para contraer matrimonio, en los casos en que los padres ó personas que hacen sus veces le niegan ó le deben otorgar las justicias en defecto de aquellas. Véanse tocante á este asunto los Reales pragmáticas de 23 de marzo de 1776 y 28 de abril de 1803 confirmadas por Reales órdenes de 2 de se-

tiembre de 1817 y 10 de setiembre de 1819, y las Reales órdenes de 12 de diciembre de 1786, 15 de setiembre de 1798, decreto de Córtes de 18 de abril de 1813, restablecido en 30 de agosto de 1836, y el art. 5 de la ley de 12 de abril de 1845.

10. En el conocimiento de los pleitos sobre mayorazgos, bien sea en posesion, bien en propiedad, no goza el militar el fuero de su clase conforme se declara en el decreto de 9 de febrero de 1793, y en el art. 2, tit. 5, Ord. de Mat. (1).

11. Tampoco vale el fuero militar en las particiones de herencia que no provengan de disposicion testamentaria de los militares, esto es, cuando tengan alguna herencia de personas que no sean de su fuero, segun lo disponen los testos legales citados en el anterior número y la Real órden de 22 de febrero de 1787.

12. Tampoco tienen fuero militar los que contrataron ó delinquieron antes de gozarle, para apremiarles al cumplimiento ó imponerles la pena á que se hayan hecho acreedores, lo que está dispuesto por Real órden de 30 de octubre de 1794, y tambien por el art. 9, tit. 5, Ord. de Mat. (2).

13. El cumplimiento de todos los contratos mercantiles corresponde à los tribunales de comercio; así que el militar que los efectuare quedará sujeto en su razon á la jurisdiccion mercantil que corresponda, conforme lo establecen los arts. 1199 y 1200 del Código de comercio, y lo disponia ya anteriormente la Real órden de 16 de enero de 1825.

14. En las competencias de jurisdiccion, cuando la de marina la sostiene con otra que no sea la militar, se sujeta para su decision á la del Tribunal Supremo de Justicia.

15. En los recursos de fuerza que se introduzcan contra fallos pronunciados por los tribunales ó juzgados de marina, se pierde el fuero segun el art. 1105 de la ley de Enjuiciamiento.

(1) Art. 2.° Por tanto, siempre que falleciere algun matriculado ó individuo dependiente del juzgado de marina, deberán conocer los comandantes de los partidos con sus Auditores en los autos de inventario, de muebles, dinero y alhajas y sus particiones; pero en lo perteneciente á posesiones raices, ó à otros bienes de mayorazgo, deberá conocer privativamente la jurisdiccion ordinaria. *Tit.* 5, *Ord. de Mat.*

(2) Art. 9.° Á los delitos ó causas anteriores á la matriculacion no alcanza el fuero de marina, circunstancia que se les hará entender en el acto de alistarse; y aunque los matriculados tengan sujecion á las providencias de buen gobierno de los pueblos, ha de ser bajo de la inmediata y única dependencia de los jefes militares de la matrícula, pudiendo solamente las justicias prender á los contraventores para entregarlos inmediatamente á sus jefes, sin necesidad de oficios cuando no lo mereciese la importancia del caso, á fin de que por los mismos jefes sufran la pena que hayan merecido, siendo únicos jueces que pueden imponerla. *Tit.* 5, *Ordenanzas de Mat.*

16. Las demandas de desaucio de casa, producen desafuero conforme varias órdenes que podríamos citar y lo dispuesto en el art. 636 de la ley de Enjuiciamiento (3); pero atiéndase bien que conforme la Real órden de 21 de enero de 1828, no debe confundirse esta demanda con la de pago de alquileres, pues aquella produce desafuero y esta no.

17. Cuando varias personas que gozan diversos fueros son demandados juntamente, siendo indispensable que litiguen ante una sola jurisdiccion, para que no se divida la continencia de la causa, no habiendo disposicion que resuelva lo que debe practicarse en tales casos, el Tribunal Supremo de Justicia al decidir una competencia en 15 de octubre de 1856, resolvió que prevaleciese como jeneral la jurisdiccion ordinaria.

18. Los interdictos sumarísimos de conservar ó recuperar la posesion de alguna cosa, llamados por derecho interdictos de despojo y manutencion, corresponden á la jurisdiccion ordinaria, á tenor del art 692 de la ley de Enjuiciamiento (4).

19. Los militares, en nada obstante su fuero, deben presentarse ante los jueces de paz de los pueblos para celebrar juicio de conciliacion, para cuyo acto no les vale el fuero; pero la ejecucion de las dilijencias convenidas en este juicio cuando amigablemente no se cumplan, corresponden al juez del aforado, á tenor del decreto de Córtes de 18 de mayo de 1821, restablecido por la ley de 25 de enero de 1837.

20. Pierde su fuero el que demandando á otro en juicio es reconvenido á su vez por aquel, pues la unidad de la cosa no permite se conozca de ella en dos diversos juicios. *L. 2, tit. 4, l. 4, tit. 10, part. 3 y l. 57, tit. 6, part. 1.*

21. Cesa todo fuero para la exaccion de las multas que impusieren los tribunales ordinarios, las que pueden exijir por si propios del individuo contra quien se impusieren, conforme la Real de 6 de octubre de 1819.

22. Con derogacion de todo fuero puede cualquier juez exijir la comparecencia de las personas que le convenga examinar para la sustanciacion de alguna causa criminal; arts. 2 y 3 del decreto de Córtes de 11 de setiembre de 1820, restablecido por Real decreto de 30 de agosto de 1836.

23. No gozan fuero militar en Indias los comprendidos en visi-

(3) Art. 636. El conocimiento de las demandas de desaucio, corresponde esclusivamente á la jurisdiccion ordinaria.— Esta competencia alcanza á hacer ejecutar la sentencia que recayere, sin necesidad de pedir ninguna clase de ausilio. *Ley de Enjuiciamiento civil de 5 de octubre de* 1855.

(4) Art. 692. El conocimiento de los interdictos corresponde esclusivamente á la jurisdiccion ordinaria, cualquiera que sea el fuero de los demandados. *Ley de Enjuiciamiento civil de 5 de octubre de* 1855.

tas de las reales cajas ó de bienes de difuntos, así para lo principal, como para lo demás dependiente de ellos, segun lo dispone la ley 16, tit. 11, lib. 3 de la Recopilacion de Indias.

24. Si formándose causa á un marino por jurisdiccion que no fuere la suya, no declinare el fuero antes de la contestacion á la acusacion fiscal, le queda este perdido, segun Reales órdenes de 30 de marzo de 1827 y 14 de abril de 1831.

25. El conocimiento del delito de lenocinio ó sea el infame comercio de mantener prostitutas y tambien buscarles ocupacion, corresponde á la jurisdiccion ordinaria, pues el que tanto se envilece no es usto goce del privilejio de ser juzgado por una jurisdiccion que es honorífica distincion. Así se declaró por Real cédula de 13 de junio de 1788, confirmada por otra de 29 de marzo de 1798.

26. Por Real órden de 23 de mayo de 1828 (5) se declaró correspondia á la jurisdiccion ordinaria el castigo de los que hablasen mal de la relijion ó cometiesen cualquier irreverencia de las que el mismo espresa.

27. Pierde el fuero el que debiendo usar uniforme, se le encontrase en algun caso sin él, á tenor de las Reales órdenes de 17 de marzo de 1785 y 20 de febrero de 1815.

28. El que despues de haber desertado cometiese algun delito pierde el fuero militar, segun además de otras muchas disposiciones se establece claramente por el decreto de Córtes de 11 de setiembre de 1820, restablecido en 30 de agosto de 1836.

29. Pierden el fuero militar los que intervienen en tumultos, conspiraciones, sociedades secretas y fijacion de pasquines, segun Real órden comunicada á la Armada en 28 de setiembre de 1774, confirmada por otra de 10 de noviembre de 1800 y ley de 17 de abril de 1821, restablecida en 30 de agosto de 1836 y Real órden de 26 de abril de 1834.

(5) *Se manda que se observe en todas las poblaciones del Reino, aun en los pueblos mas infelices, el siguiente bando dado para Madrid por la sala de alcaldes de la Real casa y córte.*

1.° La persona que en cualquier acto de nuestra santa relijion se produzca con espresiones ó hechos que ofendan el respeto debido á su divino autor, sus ministros ó el templo que es la casa del Señor y de oracion, será reducido á la cárcel pública, y castigado con diez años de presidio.—2.° Los que se detengan á las puertas de las iglesias con el objeto solo de pasar el tiempo, y divertirse con las personas que entren ó salen, sufrirán la pena de cien ducados ó seis meses de presidio en el Prado.—3.° Los que públicamente pronuncien palabras indecentes ó se espliquen con personas de otro sexo por acciones de la misma especie, sufrirán la pena de cincuenta ducados ó tres meses de correccion en el Prado.—*Cuyo bando se aprueba derogándose en los casos en él referidos el fuero militar y cualquier otro.* Madrid 23 de mayo de 1828.

30. Los salteadores de caminos y los ladrones en poblado y despoblado, siendo en cuadrilla de cuatro ó mas, pierden el fuero que gozaren, y se sujetan al civil si fueren aprehendidos por las autoridades civiles, ó sin hacer resistencia por fuerza militar destacada contra ellos, y á la militar si hacen resistencia ó sin hacerla los aprehendiere alguna fuerza militar que sin la civil fuera en su persecucion, á tenor del decreto de 17 de abril de 1821, restablecido en 30 de agosto de 1836.

31. El conocimiento de los delitos de imprenta corresponde con derogacion de todo fuero á los tribunales especiales creados á este efecto por la ley, segun lo sanciona el art. 50 del decreto de 2 de abril de 1852.

32. No vale el fuero en los juicios que se formaren, para castigar las contravenciones ó ataques á la propiedad literaria que corresponde á los autores ó traductores sobre sus obras, á tenor de la ley de 10 de junio de 1847.

33. Por los artículos 26 y 27 de la ley de ferro-carriles de 14 de noviembre de 1851, se declara de la competencia de la jurisdiccion ordinaria el conocimiento y castigo de los delitos previstos en la misma cuya pena no sea multa, los cuales se prefijan en el art. 15 y siguientes (6); así que los que, los cometieren perderán el fuero que les corresponda.

(6) Art. 15. El que voluntariamente destruya ó descomponga la via de hierro, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito ó puedan producir un descarrilamiento, será castigado con la pena de prision correccional. En el caso de que se verifique descarrilamiento, la pena será de presidio mayor.

Art. 16. En los casos de causarse la destruccion ó descomposicion en rebelion ó sedicion, sino aparecieren los autores del delito, incurrirán en la pena impuesta en el artículo anterior los promovedores y caudillos principales de la sedicion ó rebelion.

Art. 17. Lo dispuesto en los dos artículos anteriores se entenderá sin perjuicio de la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delincuentes por los delitos de homicidio, heridas y daños de todas clases que puedan resultar, y por los de rebelion y sedicion.

Art. 18. En la concurrencia de dos ó mas penas, los Jueces y tribunales impondrán la mayor en su grado máximo.

Art. 19. A los que amenacen con la perpetracion de un delito de los comprendidos en los artículos 15 y 16, se les castigará con las penas prescritas en el artículo 117 del Código penal, observando la escala en él establecida, pero imponiendo siempre las penas en el grado máximo, y cuando esté señalado el grado máximo, la inmediatamente superior en su grado mínimo.

Art. 20. El que por ignorancia, imprudencia, descuido ó falta de cumplimiento de las leyes y reglamentos de la Administracion, causase en el ferro-carril ó en sus dependencias un mal que ocasione perjuicio á las personas ó á las cosas, será castigado con arreglo al artículo 480 del Código penal, como reo de imprudencia temeraria.

34. Los delitos comunes que cometan los secretarios y subsecretarios del Estado y del despacho, y Consejeros de Estado, corresponden al Tribunal Supremo de Justicia; así deberá juzgarlos aquel tribunal, aun cuando tengan fuero de marina, del propio modo que les juzga el Senado cuando son acusados por el Congreso de diputados, segun lo dispuesto en el reglamento provisional y en el art. 19 de la Constitucion.

35. Ante el fuero de hacienda ceden los demás, puesto que el buen arreglo de los intereses públicos lo exije de esta suerte, segun lo declara la Real órden de 9 de febrero de 1835, prescindiendo de lo que acerca este punto se dice en el art 6, debemos añadir que esta jurisdiccion no es tan omnímoda como en los demás puntos con respeto á la formacion de causa contra los militares por delitos de contrabando, pues con arreglo á las Reales órdenes de 2 de marzo de 1833 y 20 de julio de 1835, los tribunales de rentas conocen de todas las causas que por defraudacion ó contrabando se formen á militares, consultando á S. M. por conducto del superintendente las que se dirijan contra oficiales.

36. Piérdese el fuero de marina y se sujeta al militar en los delitos de infidencia por espias ó en otra forma, incendio de cuarteles ó edificios militares y robo en los mismos parajes y en los almacenes de

Art. 21. Con las mismas penas serán castigados los maquinistas, conductores, guardafrenos, jefes de estacion y encargados de telégrafos que abandonen el puesto durante su servicio respectivo. Mas si resultare algun perjuicio á las personas ó á las cosas, serán castigados con la pena de prision correccional ó prision menor.

Art. 22. Los que resistan á los empleados de caminos de hierro en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con las penas que el Código penal impone á los que resisten á los ajentes de la Autoridad.

Art. 23. Los contraventores á estas disposiciones comprendidos en los artículos 1 y 2 de esta ley, á los reglamentos de la Administracion y resolucion de los Gobernadores para la policía, seguridad y esplotacion de los ferro-carriles, serán castigados con una multa de 3 á 30 duros, segun la gravedad y circunstancias de la trasgresion y de su autor. Si con arreglo al Código penal hubiere incurrido en pena mas grave se le impondrá solamente esta. En caso de reincidencia la multa será de 6 á 60 duros.

Art. 24. Los que no paguen la multa que se les impusiere, sufrirán el apremio personal, con arreglo al artículo 49 del Código penal.

Art. 25. Sin perjuicio de las penas señaladas en los artículos anteriores, deberán los que hubieren infrinjido las disposiciones de esta ley, destruir las escavaciones, construcciones y cubiertas, suprimir los depósitos de materias inflamables ó de otro jénero que hayan hecho, y reparar los daños ocasionados en los ferro-carriles. Los Alcaldes señalarán el plazo para hacerlo despues de oir al representante de la Administracion del ferro-carril ó á la empresa en su caso. Si en el plazo señalado no lo hiciesen, la Administracion cuidará de ejecutarlo á cuenta del que no hubiese obedecido. En este caso la cobranza de los gastos se hará del mismo modo que la de las contribuciones. *Ley de ferro-carriles de* 14 *de noviembre de* 1855.

boca y guerra, á tenor del art. 4, tít. 3, trat. 8 de las Ordenanzas del Ejército.

37. Corresponde á la jurisdiccion militar con inhibicion de cualquier otro fuero el castigo de insultos á centinela, patrullas ó autoridades militares, segun el citado artículo de la ordenanza y las Reales órdenes de 3 de agosto de 1771, 10 de abril de 1782 y 6 de julio de 1784.

38. Pierde tambien su fuero el que induce ó favorece la desercion de tropa del ejército, y se sujeta por el hecho á la jurisdiccion á que pertenece el desertor, conforme el art. 1, tít. 3 y 116, tít. 10, trat. 8 Ordenanzas militares.

39. La tropa de marina que sirve en tierra, depende de la jurisdiccion militar, sin que quede á su comandante natural mas que el conocimiento de las causas y delitos contra la disciplina; pues el de los demás, incluso el de desercion, corresponde á la jurisdiccion militar, conforme á los arts. 27, tít. 2, trat. 6, y art. 4, tít. 3, trat. 8 Ord. del Ejército, que derogaron como mas modernos el art. 10, tít. 2, trat. 5 Ord. de la Armada.

40. Á los aforados de marina que hubiesen cometido algun delito, no se les puede prender directamente á menos que se les hallare infraganti; pues entonces cualquier jurisdiccion y aun cualquier particular, puede proceder á la captura, para evitar la impunidad, conduciendo inmediatamente al preso ante su juez competente; pero si el delito produce desafuero, la jurisdiccion aprehensora, se limitará á dar parte á la del reo, manifestándole los motivos de la captura y ofreciendo á su tiempo remitirle testimonio de lo que resulte. Pero pasado el acto de delinquir no puede prenderse á los aforados de marina, aun cuando hayan incurrido en delito que produzca desafuero; así se declara en los arts. 37, 38 y 39, tít. 1; y 1 del tít. 6 Ord. de Mat. (7), y Real órden

(7) Art. 37. Siendo uno de los privilejios de la matrícula el depender únicamente de la jurisdiccion de marina, cuidarán los comandantes de las provincias y ayudantes de los distritos de la policía de las matrículas, prescribiéndoles reglas que conspiren á su union y buena armonía, y á que no deroguen las establecidas en los lugares de su residencia por los gobernadores ó justicias, pues como parte de su vecindario han de estar sujetos á ellas en tanto que no se opongan á sus privilejios; y las justicias podrán prender á los contraventores, y en casos ejecutivos á los que gocen el fuero de marina, entregándolos inmediatamente en ambos casos á su comandante con documento formal sobre la causa del arresto, para que se proceda con esta noticia por sus jueces naturales á las dilijencias consiguientes hasta la terminacion del juicio.

Art. 38. Por evitar las dudas y competencias embarazosas que pueden marjinarse en la calificacion ó aplicacion de los casos esceptuados, declaro que sobre desafuero ha de tener toda su fuerza y vigor mi Real decreto de 9 de febrero de 1793, con las escepciones espresadas en mi Real decreto de 30 de abril de 1795,

dirijida al Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Gracia y Justicia de 22 de junio de 1825 (8).

DESCARGA. Véase *Carga.*

DESERTOR. Bajo el principio que conviene á la marina mercante conocer la lejislacion penal que se observa en la militar, vamos á dar razon de las disposiciones que rijen en este punto, así en la militar como en la mercante.

de mi Real órden de 21 de mayo del mismo año, y de 2 de enero de 1801, de todo lo que se incluye copia para su mayor autoridad y mas cabal observancia.

Art. 39. En cualquiera otro caso que sea no ha de tener lugar el desafuero mientras no se verifique y compruebe la complicidad por aprehension real del delincuente en el mismo hecho, ó por pruebas jurídicas que lo manifiesten; y que mientras la complicidad estuviere solamente indicada, se mantendrán los delincuentes presos á las órdenes de sus jefes naturales, que responderán de su seguridad; y luego que esté justificado el delito, los entregarán de buena fé; con los cuales el juez á quien corresponda el conocimiento de la causa procederá á su conclusion con la brevedad posible; cuyo método ha de ser recíproco y comprensivo en todo jénero de casos y jurisdicciones; con lo que, y con entregarse recíprocamente los presos cuando no ocurra motivo de desafuero, como lo mando, resultará no haber competencias, y ejecutarse mejor mi Real servicio. *Tít.* 1.

Art. 1.° Si los jueces de otras jurisdicciones prendieren en casos ejecutivos algun individuo de matrícula, lo entregarán á su lejítimo jefe, con documento formal de la causa del arresto, luego que sea reconocido ó reclamado; y en las ocasiones en que el matriculado sea cómplice en delito en que hayan concurrido otros de distinta jurisdiccion, se observará lo establecido por punto jeneral con los otros cuerpos militares. *Tít. 6 Ord. de Mat.*

(8) Al Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Gracia y Justicia, digo con esta fecha de Real órden lo siguiente:—He dado cuenta al Rey de una documentada esposicion hecha al comandante del rejimiento de marina del departamento de Cádiz por el delineador de arquitectura hidráulica, graduado de alférez de fragata D. José Antonio Scheagas, y de la carta con que la dirije el Comandante jeneral del mismo departamento con motivo de haber sido arrestado por el alcalde mayor de la ciudad de S. Fernando, á virtud de un parte que recibió del subdelegado de policía de la villa de la Rambla para su prision; como igualmente de lo que sobre el particular han informado el Director jeneral de la Armada y el asesor jeneral de marina; y S. M., conformándose con el parecer de este, se ha servido resolver: que por el Ministerio del cargo de V. E. se haga entender al superintendente jeneral de policía prevenga á sus subalternos que en lo sucesivo guarden con las demás autoridades de sus respectivos distritos la buena armonía que las leyes recomiendan, entendiéndose directamente con los jueces naturales de quienes dependen los reos que consideren desaforados y sujetos á su jurisdiccion á fin de que les presten contra los mismos los ausilios que necesiten en desempeño y observancia de sus respectivas facultades. Madrid 22 de junio de 1825.

2. I. *En la militar.* El matriculado no puede ausentarse en ningun caso sin licencia, segun se ha dicho en la voz *Ausencia;* pero si lo verifica cuando se le ha hecho saber que ha de pasar á campaña, se le considera al igual que á un prófugo, y solo se le imponen dos meses de recargo; pero si hace otro tanto cuando ha pasado revista, se le considera desertor y se le castiga como tal, con arreglo á lo dispuesto en el art. 3, tít. 14, Ord. de Mat (1).

3. Es reo de conato de desercion el que es aprehendido antes de tres dias dentro del pueblo ó de las cuatro leguas alrededor, y tambien el que voluntariamente se presenta dentro los ocho primeros dias de su ausencia, conforme la Real órden de 23 de mayo de 1785 (2).

4. El conato de desercion en la marina se castiga, si el reo fuere aprehendido dentro del pueblo en que debia estar, con un mes de grillete empleado en la limpieza y un año mas de servicio, y multa de veinte reales que se adjudican al aprehensor, y doble pena si fuere aprehendido dentro las cuatro leguas. Al que se presenta voluntariamente dentro los tres dias, se le impone la pena arbitraria, segun las circunstancias, de calabozo, cepo, grillete ó planton, y si lo hiciere antes de ocho, dos años de recargo de tiempo sin nota de desertor ni descuento de ellos para que le sirvan de premio, lo que se halla ratificado por Real órden de 10 de abril de 1816. Debiendo todavia tenerse entendido que por la de 27 de marzo de 1786 se declaró que los artilleros é indivi-

(1) Véase la nota 28 páj. 315.

(2) Excmo. Sr.: Conformándose el Rey con lo que V. E. propone en carta número 311, y propone en la de 13 del corriente núm. 570, ha declarado S. M. que al individuo del real cuerpo da artillería y batallones de infantería de marina que fuere aprendido dentro de tres dias y del pueblo del cuartel, se le imponga la pena de un mes de grillete empleado en la limpieza y un año mas de tiempo á que estuviere obligado, sin que se cuenten ni le sirvan para el número necesario y señalado al goce de premios con pago de veinte reales vellon al aprensor que deberán cargarse al prófugo.

Al que fuere aprendido dentro de los mencionados tres dias y á cuatro leguas de distrito del cuartel, dos años de recargo de tiempo, inútil para premios, dos meses de grillete y cuarenta reales de gratificacion al aprensor cargados tambien al interesado.

Al que se presentare voluntariamente dentro de tres dias, la pena arbitraria que le imponga su jefe, segun las circunstancias de la falta y del individuo; pero reducida siempre á calabozo, cepo, grillete ó planton, y al que lo ejecutare dentro de ocho dias, dos años de recargo de tiempo sin nota de desertor ni descuento de ellos para los premios á que se hiciese acreedor, á fin de atraerlos por este medio á que no persistan en sus intentos si los hubieren tenido de consumar la desercion, quedando para los demás casos y tiempos no esplicados en fuerza y vigor lo prescrito por ordenanzas y posteriores resoluciones.—Lo que me manda S. M. avisar á V. E. á fin de que se adicione á las ordenanzas y lo comunique V. E. á los espresados cuerpos para su gobierno. Dios, etc. Aranjuez 23 de mayo de 1785.

duos que por su clase sirven en la marina sin tiempo, sufran si se presentan voluntariamente antes de los ocho dias la pena que dejamos indicada con arreglo al de 1785 para los que se presentan antes de tres, segun la Real órden de 23 de mayo de 1785.

5. Se castigan como reos de desercion á la tropa y jente de mar que despues de naufragado el bajel y despedidos por su jefe no se presentaren los unos á sus cuerpos y los otros al comandante de matriculas de su provincia ó distrito dentro el tiempo en que regularmente pudieran haberlo efectuado segun lo prevenido en el art. 62, tit. 4, trat. 5, Ord. de la Real Armada (3).

6. Se considera desertor al hombre de mar de la dotacion de un buque de guerra que habiendo quedado enfermo ó prisionero por cualquier razon fuera de su buque, no se restituyera á él luego que convaleciere ú obtiene la libertad ó no se presenta al jefe de matricula del puerto en que se hallare y luego á la capital de su departamento, en conformidad al art. 60 y 61, tit. 4, trat. 5, Ord. de la Real Armada (4).

7. Se tienen tambien por desertores los que hubiesen mudado el nombre para tomar plaza en la Armada, los que en tierra ó embarcáciones se hallaren disfrazados ú ocultos, habiendo salido de su buque sin licencia, y los que sin ella se arrojasen al agua, para ir nadando á tierra ó

(3) Art. 62. Así los soldados, como los marineros puestos en tierra, despues de naufragado su bajel, deberán, del mismo modo que á bordo, obedecer á su comandante, y oficiales, y seguir el destino que les dieren; y si por no poder mantenerlos, ó por otros motivos los despidieren; cuando tengan facilidad de restituirse á España, se presentarán los soldados en su cuerpo, y los marineros á el Ministro de Marina de su Partido; pena de que en cualquiera paraje que se halláren despues del tiempo regular, para que puedan haberse presentado, serán aprehendidos y castigados como desertores. *Tít. 4, trat. 5, Ord de la Real Armada.*

(4) Art. 60. El que á la salida de su navío quedare en el hospital, tendrá obligacion luego que convalezca, de restituirse á él; y no teniendo facilidad para ello, deberá presentarse en la capital de su departamento, ó paraje en que se armò el navío, pena de ser castigado como desertor: cuya misma obligacion tendrá, el que hubiere sido prisionero de guerra, luego que obtenga su libertad.

Art. 61. El que se quedare en tierra por cualquier motivo que sea, habiéndose hecho á la vela el bajel de su destino, estará obligado á hacer las posibles dilijencias para alcanzarle; y de no poder conseguirlo, deberá sin dilacion presentarse á el comandante de su cuerpo, ó al jeneral del departamento, ó darle pronto aviso, en caso de estar notoriamente imposibilitado; pena de que, si fuere aprehendido al dia siguiente ó despues, será castigado con la pena ordinaria como desertor; y si el motivo que alegare cuando se presente á su comandante, ó á el jeneral del departamento, para haberse quedado no fuere suficiente, se pondrá en consejo de guerra, y por él será sentenciado á castigo corporal, segun las circunstancias. *Tít. 4, trat. 5 Ord. de la Real Armada.*

á otra embarcacion que no sea de la Armada, á tenor del art. 59, tít. 4, trat. 5, Ord. de la Real Armada (5).

8. Repútanse tambien desertores los individuos de la dotacion de un buque que en tiempo de guerra fueren aprendidos, á distancia de media legua así en tierra como en mar, segun el art. 63, tít. 4, trat. 5, Ord. de la Real Armada (6).

9. Si el indultado por primera desercion comete otra, se le juzgará en consejo de guerra como reo de segunda, conforme á la Real órden de 16 de marzo de 1856 (7), de modo que de esta suerte nunca podrá haber desertores de tercera.

10. Además de las penas que segun el caso correspondan al desertor de la real Armada, queda privado del beneficio de la pesca, conforme la Real órden de 25 de mayo de 1816 (8), y el que se ausenta y cuando vuel-

(5) Art. 59. Tambien se tendrán por desertores los que se hubieren mudado el nombre para tomar plaza en la Armada; los que en tierra, ó embarcaciones se hallaren disfrazados, ú ocultos, habiendo salido del navío sin licencia; y los que sin ella se arrojaren á el agua para ir nadando á tierra, ó á otra embarcacion que no sea de la Armada. *Tít. 4, trat. 5 Ord. de la Real Armada.*

(6) Art. 63. Los soldados, ó marineros que se aprendieren, á distancia de media legua de su navío, ó cuartel, desertando hácia los enemigos, así en tierra, como en la mar, seran ahorcados en cualquiera número que sean: La misma pena sufrirán los que, despues de haber desertado, se encuentren sirviendo en embarcaciones enemigas armadas en guerra; pero si fueren mercantes, de cualquiera nacion, solo tendrán la ordinaria pena de la desercion. *Tít. 4 trat. 5 Ord. de la Real Armada.*

(7) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta del antecesor de V. E. número 95, de 22 de octubre último, en que hace presente los inconvenientes que segun manifiesta el Capitan jeneral de Cádiz resultan de la aplicacion del art. 1.° de la Real órden de 10 de enero de 1851 sobre desertores del servicio: en vista de todo, S. M. se ha dignado resolver: 1.° Queda derogado en todas sus partes el artículo de que se trata.—2.° Se abonarán doscientos reales de vellon al individuo que descubra un prófugo de convocatoria ó desertor, produciendo su captura, cuya cantidad se satisfará á costa del delincuente, descontándola de sus sueldos por terceras partes, siempre que la desercion fuera de primera vez, y siendo de segunda se satisfará por el Estado.—3.° Las recompensas pecuniarias de que trata el artículo anterior, se satisfarán durante el presente año con cargo á los sobrantes del capítulo 8.° anterior, unico del presupuesto vijente; cuidándose de incluir en el año próximo de 1857 la cantidad que se crea necesaria para cubrir esta atencion.—4.° Si un individuo que haya sido indultado por primera desercion consumase otra, se le considerará como reincidente, juzgándose en consejo de guerra, con arreglo á las leyes penales que marcan las Ordenanzas, como reo de segunda desercion: de suerte que nunca pueda llegar el caso de que un individuo pueda desertar por tercera vez. De Real órden lo digo á V. E. para su puntual cumplimiento.—Madrid 16 de marzo de 1856.

(8) Habiendo llegado á noticia de S. M. el que la principal causa de la desercion de la jente de mar que se esperimenta en los buques y arsenales, á pesar de la

ve es inútil para el servicio pierde el fuero y privilejios que como matriculado le correspondian, en conformidad á la Real órden de 12 de diciembre de 1830 (9).

11. El incitar á la desercion es delito grave que castigan con fuertes penas los arts. 52 y 65, tit. 4, trat. 5, Ord. de la Real Armada (10). Igualmente se castiga el delito de ocultar desertores, en conformidad á los

rigurosa policía y disciplina con que son atendidos, procede de la persuasion y casi seguridad de no ser perseguidos en tierra; y queriendo se evite en todo tiempo semejante esceso, ha tenido á bien resolver que los individuos de dicha clase que se deserten queden privados del beneficio de la pesca y de las utilidades de los trabajos en muelles y orillas, y que el comandante ó ayudante de matrículas en cuyo distrito no se vijile y aprenda á los desertores, será separado de su destino y sufrirá además los atrasos en su carrera ó el castigo á que su malicia ó indolencia le hiciese acreedor. Lo que comunico á V. S. de Real órden para que dando conocimiento á la sala de gobierno de ese supremo Consejo, disponga se circule en la Armada dicha soberana determinacion. Dios guarde, etc. Palacio 25 de mayo de 1816.

(9) Excmo. Sr.: Habiendo dado cuenta al Rey N. S. de la carta de V. E. número 1519, con la que acompaña una del Comandante jeneral de Marina del apostadero del Ferrol, en la que pide se declare una regla jeneral respeto á lo que ha de practicarse con los matriculados que se desertan de sus domicilios, vagan muchos años fuera de ellos y vuelven á presentarse inútiles ó ancianos á disfrutar sus beneficios y los de los gremios, se ha dignado S. M. resolver, de conformidad con el parecer de la real Junta superior del gobierno de la Armada, que no siendo estos individuos de mejor condicion que los que con dos campañas y con la correspondiente autorizacion se separan de la matrícula, y por el artículo 15 del título 5 de la Ordenanza quedan despojados del fuero y privilejios, se consideren comprendidos en dicho artículo. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes, y por resultas de su citada carta.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 12 de diciembre de 1830.

(10) Art. 52. El sarjento, cabo ó soldado por cuyo consejo hubieren desertado algunos de su compañía, batallon ú de otros cuerpos de mis tropas ó marineros de bajeles de guerra de la Armada, será pasado por las armas: el hombre de mar, cómplice en este delito de aconsejar la desercion, será sentenciado á diez años de galeras, aunque unos y otros aleguen y justifiquen haber sido inducidos de sus oficiales, los cuales, en caso de verificarse, serán depuestos de sus empleos, con declaracion de que las deposiciones de los reos de haber sido aconsejados á desertar, ó inducidos por sus oficiales, no serán bastantes para la justificacion, no comprobándose por declaracion de testigos imparciales.

Art. 65. Todo aquel que en los navíos ó en tierra se aprehendiere incitando á la desercion á soldados ó marineros de la Armada, será puesto en Consejo de guerra, de cualquiera clase ó condicion que sea, con inhibicion de toda jurisdiccion á que pertenezca; y si fuere soldado de otras tropas, será juzgado segun el art. 52: y si particular, se condenará á diez años de presidio en África siendo noble, y á otros tantos de galeras no siéndolo. *Tít. 4, trat. 5, Ord. de la Armada.*

arts. 60, 67 y 68, tít. 4, trat. 5, Ord. de la Real Armada (11), y tambien al art. 20, tít. 14, Ord. de Mat. (12), cuyas disposiciones ratifica y amplia la Real órden de 10 de abril de 1817 (13).

(11) Art. 60. El capitan, patron, maestre, piloto ó contramaestre de cualquier navío ó embarcacion española, ó que navegue con bandera de tal, que admitiere en su bordo, sea con plaza ó de pasajero, sin pasaporte lejítimo al que reconociere desertor de la tropa ó marinería de la Armada, será condenado á diez años de presidio en Africa siendo noble, y á otros tantos de galeras no siéndolo; y la misma pena tendrá el patron ó marinero de embarcacion pequeña del tráfico interior de los puertos, que en ella ocultare soldado ó marinero de los navíos de guerra con el fin de llevarlos á tierra ó á otro bordo.

Art. 67. Los que ocultaren desertores, les dieren ropa de disfraz, para que no sean conocidos, ó en otra forma contribuyeren á su fuga, podrán sin que las justicias lo embaracen, aprehenderse por los oficiales de marina, y sentenciarse en el Consejo de guerra, condenando al que fuere noble á seis años de presidio, y á otros tantos de galeras al plebeyo.

Art. 68. Cuando la marina no reclamare el paisano que hubiere contribuido á la fuga ú ocultacion del desertor, las justicias ordinarias deberán proceder contra él, é imponerle la pena señalada en el artículo antecedente; y si alguno hubiere comprado arma ó cualquiera prenda de municion del soldado, harán que la restituya, imponiéndole además multa de doscientos ducados si fuere noble, y cuatro de galeras no siéndolo. *Tít. 4, trat. 5 Ord. de la Arm.*

(12) Art. 20 Igual multa de cien escudos sufrirá el capitan ó patron que encubriese pasajeros, ó admitiese en su bordo á cualquiera persona sin licencia por escrito de los jefes de marina, pudiendo incurrir en mayores penas á que puedan dar lugar las circunstancias del caso; y si se justificare ocultacion maliciosa ó ausilio para favorecer la desercion de ejército ó marina, ó la fuga de malhechores, será conducido el patron á la capital del departamento, juzgado en consejo de guerra, y condenado á cuatro campañas estraordinarias, agravando la pena segun se graduase de la malicia de la culpa. *Tít. 14 Ord. de Mat.*

(13) Instruido el Rey Ntro. Sr. de la escandalosa desercion que diariamente se esperimenta con la marinería de la division del brigadier D. José Rodriguez de Arias, lo cual no es bastante á contener ni el cuidadoso esmero con que son atendidos en el pago puntual de sus goces y raciones, ni el acreditado celo de los oficiales ni la activa vijilancia de la tropa; y enterado S. M. de las varias y diferentes causas que ocasionan semejante desórden con graves y visibles perjuicios de su Real servicio, se ha visto precisado á resolver: 1.° Que el comandante de buque de guerra que admita un hombre de mar desertor de otro ó que admitido no lo entregue en el momento á su jefe inmediato para que este lo vuelva á su buque, debe ser desde luego suspenso de su mando.—2.° Que el capitan ó patron mercante que admita alguno de dichos individuos y no lo entregue al momento al comandante de marina del punto donde se halle, sea inmediatamente separado de su buque, procesado y castigado segun se previene en la ordenanza; consultando á S. M. si fuese necesario la mayor pena á que le puede hacer acreedor la malicia del hecho.—3.° Que el jefe de mayor graduacion ó antigüedad de los existentes en bahía tenga facultad de reconocer por sí mismo ó por medio de comisionado todo buque de S. M. esté ó no á sus órdenes, para asegurarse si hay en él marineros desertores

12. Para evitar un tanto la desercion en diferentes artículos de la real Armada (14), se hacen provenciones que serán mas ó menos aplicables segun las circunstancias de la situacion y caso.

13. La ropa del desertor debe venderse en almoneda dentro del mismo buque, y con su importe se pagarán sus deudas, siendo preferente en

de otros buques, aprehendiéndolos en tál caso para los fines prevenidos por ordenanza y dando en seguida cuenta al capitan jeneral ó jefe de marina que mande en aquel punto para que suspenda al comandante del mando del buque, y dé cuenta á S. M. —4.° Que el comandante de bahía acompañado de las personas que considere necesarias, proceda al reconocimiento de los buques mercantes en los términos que siempre se ha verificado, sea cual sea el destino de aquellos y si en cualquiera hora del dia ó noche fuese aprehendido en ellos algun desertor de buque de guerra conduzca arrestado no solo al desertor, sino tambien al capitan ó patron con el objeto que queda espresado en el artículo 2.°, y si despues del exámen conveniente resultare que el embarco del desertor se habia hecho con anuencia del comandante de matrículas, será este inmediatamente suspenso de su mando. Comunícolo á V. S. de Real órden para conocimiento de ese Supremo Consejo de Almirantazgo á fin de que disponiendo su circulacion en la Armada merezca el debido cumplimiento en todas sus partes bajo el concepto que aun se agravará mas y mas si todavía no bastase esto para contener semejantes escandalosas escenas. Dios guarde á V. S. muchos años. Palacio 10 de abril de 1817.—Josef Vazquez Figueroa.—Sr. secretario del Consejo del Almirantazgo.

(14) Art. 67. Siendo uno de los principales incentivos para la desercion de los soldados de marina la facilidad con que despues son admitidos en la tropa de las guarniciones de las plazas de América; manda S. M. que durante la mansion de las escuadras no se admita á ninguno en ellas, sin que antes se presente al ministro ó comandante del navío suelto, para que conste no ser desertor de marina, y que á la salida se entreguen copias de las señas y filiaciones de los que hubieren desertado á los gobernadores, y se remitan igualmente á los vireyes, para que dén las órdenes convenientes á que se soliciten y aprehendan, y celen que no se admitan en las referidas tropas.

Art. 68. Los capitanes de los navíos de guerra y los de las compañías de sus guarniciones han de estar en la intelijencia de que se les hará gravísimo cargo de la desercion que en la América hubieren tenido, y serán castigados severamente si no constare que practicaron las dilijencias correspondientes á evitarlas; á cuyo fin manda el Rey á los vireyes, presidentes, gobernadores y justicias ausilien las disposiciones que los comandantes de escuadra dieren sobre esta materia, y dén por sí las órdenes y providencias mas estrechas á que se persigan y aprehendan los desertores.

Art. 73. Los ministros de las escuadras ó contadores de navíos sueltos, remitirán todos los meses, ó cuando hubiere oportunidad, relacion de los desertores que en la escuadra ó navío hubiere habido, con espresion de sus filiaciones á los intendentes de los Departamentos á que pertenezcan, para que por ellos se hagan las dilijencias de su aprehension.

Art. 74. De los desertores que el intendente no pudiere aprehender, pasará relacion á mis manos con noticia de su paradero, si la tuviere, y de las quejas que contra las justicias ordinarias ú otras cualesquiera pudiere tener sobre esta mate-

el cobro la Hacienda pública, segun el art. 161, tit. 1, trat. 5, Ord. Gen. de la Armada (15).

14. El que abandonando sus banderas cometiere el delito de desercion, se entiende que renuncia tambien los privilejios anejos á su clase; así se halla prevenido por la cédula de 6 de marzo de 1785 que forma la ley 3.ª, tit. 9, lib. 12, Nov. Recop., y por otras varias disposiciones entre las cuales como la última, podemos citar el decreto de Córtes de 11 de setiembre de 1820, restablecido por Real decreto de 30 de agosto de 1836 en que se declara desaforado al desertor del ejército ó armada que habiendo cometido algun delito solo, ó acompañado, fuere aprehendido por la jurisdiccion ordinaria, como tambien si aun cuando no fuere aprehendido por ella resultara complicado en causa que la misma formase; en la intelijencia que si la pena no fuese la capital, deberá remitirse despues á la comision militar ó de marina, para que conozca y castigue el delito de desercion.

15. Los desertores así de la marina militar como de la mercante pueden ser reclamados por los cónsules y vice-cónsules españoles, si se efectuase la desercion en las Dos Sicilias, en los Estados Unidos, en Portugal, en Nicaragua, en la república Dominicana segun los tratados que nos ligan con esas naciones, como puede verse en sus respectivas voces. La marina militar puede reclamar la entrega de los desertores que vayan á Gibraltar, en fuerza de un convenio firmado en 21 de abril de 1838 entre el Gobernador de aquella plaza y el Comandante jeneral del campo de San Roque.

16. A los que descubrian un matriculado prófugo de la convocatoria produciendo su captura se les abonaba un año de campaña, conforme la Real órden de 10 de enero de 1851, que se derogó por la de 16 de marzo de 1856, (16) abonándose en su lugar doscientos reales á todo el que

ria, á fin de que se dén las órdenes y providencias convenientes para su aprehension, cuya dilijencia practicarán igualmente los inspectores ó comandantes de los batallones, y los de la artillería, por lo que pertenece á sus cuerpos, por manos del director de la Armada. *Tít.* 4, *trat.* 5 *Ord. de la Real Armada.*

(15) Art. 161. Puesta á un falto la nota de desertor, se hará almoneda de su ropa á bordo mismo, y no estando empeñado en sus sueldos, se venderá á dinero contante solo aquella que baste á cubrir las deudas de afeitado, ó de composicion de ropa ó zapatos en el bajel; y la restante á cargo en los asientos de los que la tomaren, pasando lista de ello á contaduría para sus anotaciones, y que se haga el correspondiente abono en el del desertor para su cuenta cuando fuere aprehendido ó se presente: y en caso de estar empeñado con mi hacienda por anticipacion de sueldos ú otra causa, se venderá primero á cargo la necesaria á cubrir el empeño, despues á dinero contante la que fuese menester para pagarse los créditos de barberos, sastres y zapateros, y finalmente la demás á cargo para abono al desertor. *Tít.* 1, *trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(16) Véase la nota 7 de esta misma voz.

descubre un prófugo de convocatoria, los que se satisfarán á costa del delincuente y además 45 reales á los que verifiquen la captura; en la intelijencia de que si no paga estas cantidades de su bolsillo se le retiene el tercio de sueldo y no se le dá la licencia absoluta hasta que haya completado el pago, conforme la Real órden de 27 de junio de 1856 (17).

17. II. *En la marina mercante.* Los desertores de un buque mercante si fuese en España, sufrirán seis meses de campaña sin vino, y perderán tres mesadas á favor del gremio; en el estranjero sufrirán dos campañas estraordinarias y consecutivas y perderán tambien las tres dichas mesadas en favor del gremio, y en América sufrirán tres campañas con plaza de grumete, y sin racion de vino la mitad de ese tiempo, y perderán sus soldadas si las hubiesen contratado para retorno. Esta pena se reduce á la de dos campañas si se presenta voluntariamente, todo con arreglo á los arts. 14 y 15, tít. 14, Ord. de Matrículas. (18).

18. A pesar de la lejislacion especial de las provincias Vascongadas, los desertores de la marineria de aquellas provincias, quedan sujetos á la jurisdiccion de marina hasta cumplida la pena que á su delito corresponde, conforme el art. 12, tít. 11, Ord. de Mat. (19).

(17) Enterada la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. número 113 de 20 del actual, en que consulta sobre el pago de 200 reales por denuncia de un desertor y el de 45 reales al individuo que verificó la captura, S. M., de conformidad con lo espuesto por el Almirantazgo se ha dignado resolver que el desertor pague 200 reales al denunciador y además lo que segun está mandado corresponda al que verifique su captura, y que el descuento se haga segun ordenanza por terceras partes del sueldo sin que al deudor pueda espedírsele su licencia absoluta antes de estinguir la deuda si es que no se conviene á satisfacerla desde luego. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y fines consiguientes. Dios, etc. Madrid 27 de junio de 1856.

(18) Art. 14. Sufrirán seis meses de campaña sin vino los que desertasen de un buque mercante, ó se quedasen en tierra á su salida de puerto, perdiendo tambien tres mesadas á favor del fondo del gremio. Pero desertando en puertos estranjeros de Europa, serán sentenciados á dos campañas estraordinarias y consecutivas, y perderán sobre las tres mesadas la mitad de las restantes que hubieren devengado, dándose á todo este producto igual aplicacion.

Art. 15. Desertando un matriculado en América, si se presentare voluntariamente dentro del término de un año, hará dos campañas estraordinarias; y si fuere aprehendido, ó se le justificare haber tomado plaza para su vuelta con ajuste de travesía ó con otras condiciones viciosas, no solo perderá el esceso de sus soldadas, sino tambien la tercera parte del valor legítimo de ellas, y será además sentenciado á tres campañas estraordinarias con plaza de grumete, y sin racion de vino la mitad de este tiempo. *Tít.* 14, *Ord de Mat.*

(19) Art. 12. Los que de la marinería vascongada resultaren desertores, y sean de los de los tercios acojidos á estas provincias, han de perseguirse por el co-

19. El capitan de un buque mercante está obligado á contener la desercion de su jente, bajo pena de cincuenta escudos que por cada desertor le impone el art. 22. tít. 14, Ord. de Mat. (20), lo que se halla ratificado por dos Reales órdenes de 27 de diciembre de 1856 (21) en las que se exije que en justificacion de su vijilancia, presente el capitan un documento de las jestiones que haya practicado ante las autoridades de marina si la desercion acontece en dominios, españoles ó ante los cónsules y vice-cónsules si ocurre en el estranjero.

DESOBEDIENCIA. El marinero de buque mercante que desobede-

mandante militar de marina. que tambien dará noticia de todos ellos á la diputacion de la provincia, para que por su parte coadyuve á su aprehension y entrega; pues que aun siendo vascongados, mientras no sufran la pena debida á su desercion, y cumplan la campaña de su destino, están bajo la jurisdiccion de marina, sin que por pretesto alguno puedan evadirse de ella sin un espreso indulto de mi real clemencia, debiendo para gozarlo presentarse en el debido término al comandante militar de la provincia, recojiendo de él documento que lo acredite; y si por parte de las justicias advirtiere el comandante morosidad ó inaccion en este punto, lo hará saber á las diputaciones y al comandante principal con la noticia del resultado. *Tít.* 11, *Ord. de Mat.*

(20) Art. 22. En justificándose que el capitan ó patron de un buque mercante hubiese dado causa, ó no procurando contener la desercion de su jente, se le impondrá la multa de cincuenta escudos de vellon por cada desertor en los puertos de mis dominios de Europa, ciento y cincuenta por cada uno en los estranjeros de esta misma parte, y quinientos en todos los de América y Asia. *Tít.* 14, *Ordenanzas de Mat.*

(21) El Sr. Ministro de Estado me dice con fecha del 15 del actual lo que sigue: —Escmo. Sr.: El Vice-Cónsul encargado del Consulado de España en la Guaira en su despacho número 19 de 1.° de octubre último participa á este Ministerio la desercion de tres marineros del bergantin *Guanche*, de la matrícula de Canarias, indicando que puede haber contribuido á ella la poca vijilancia de su capitan don Domingo de Seri; y S. M. se ha servido disponer encargue á V. E. que por el conducto correspondiente tenga á bien hacer á dicho capitan las observaciones oportunas y recomendarle el mayor cuidado en lo sucesivo, á fin de evitar las deserciones de los individuos de su tripulacion, cuya captura ofrece siempre dificultades y mas en los Estados con los cuales no se ha celebrado aun convenio de estradicion de marineros tales como la República de Venezuela, donde ha ocurrido el caso en cuestion, si bien el nuevo encargado de negocios lleva instrucciones al efecto.»— De Real órden lo digo á V. E. con el fin indicado. — Lo que traslado á V. E. tambien de Real órden á los efectos espresados y para que se aperciba al mencionado D. Domingo de Seri; advirtiéndole, así como á los capitanes y patrones de buques mercantes, la pena en que incurren con arreglo al art. 22, tít. 14. de la Ordenanza de Matrículas, si se repiten y ocurren en sus respectivas tripulaciones esta clase de deserciones, que perjudican y redundan en daño del servicio. y de la institucion de la matrícula. Dios, etc. Madrid 27 de diciembre de 1856.

La otra Real órden de esta misma fecha véase en la nota 1, páj. 270.

ciere á su capitan en las materias regulares de su obligacion, hará una campaña en pena, sin racion de vino en los seis primeros meses. Pero si estando en la mar intentare alguno sublevar la tripulacion contra el capitan, sufrirá cuatro campañas estraordinarias con plaza de grumete, el primer año con grillete y sin vino. Y si la sublevacion ha tenido lugar, los reos serán juzgados en consejo de guerra, segun la gravedad del caso, á tenor de los arts. 10 y 18, tít. 14 Ord. de Mat. (1). Si la desobediencia tuviese lugar en casos en que de ella pueden depender la salvacion de la nave, como son en los de defensa de enemigos, naufrajios, baradas ú otros análogos, sufrirá, cuando las circunstancias no exijan pena mayor, dos campañas estraordinarias y seguidas sin racion de vino, conforme el art. 17, tít. 14 Ord. de Mat. (2). Véase *Disciplina.*

DINAMARCA. Con esta potencia no tenemos tratado que fije las relaciones mercantiles entre ambos paises, pues si bien en 1641 se ajustó uno, sus consecuencias fueron puramente temporales, como apoyadas en circunstancias momentáneas. En 1742 se estipuló otro, cuya ejecucion fue siempre rehusada por la España como perjudicial, hecho por sorpresa, y fuera de la via regular. Por el art. 7 del tratado de paz y amistad de 22 de setiembre de 1757. se declaró que los buques de una y otra potencia se admitirian en los puertos de la otra, á saber: los de guerra con las limitaciones ordinariamente establecidas entre potencias amigas, y los mercantes sin limitacion alguna para que ejercieran el comercio lo mismo que antes de la guerra. Por el artículo 8.° se ofreció ajustar y concluir un tratado de comercio, lo que jamás se ha realizado.

2. No obstante por notas cambiadas entre los ministros de España y Dinamarca, que empezaron á rejir en 1.° de mayo de 1792, se pactó que

(1) Art. 10. Véase en la nota 7, páj. 176.

Art. 18. El que estando en la mar intentase sublevar la jente contra su capitan ó patron, será condenado á servir cuatro campañas estraordinarias con plaza de grumete, el primer año con grillete y sin vino. Pero si la sublevacion hubiese llegado á tener efecto violentando al capitan á rendirse á los enemigos, variar de rumbo, ó tomar puerto contra su voluntad, se conducirán los reos á la capital del departamento, donde serán juzgados en consejo de guerra con arreglo á la gravedad del crímen, que podrá merecer la pena de muerte. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(2) Art. 17. Por desobedecer un matriculado al capitan ó patron de buque mercante combatiendo ó preparándose para la defensa contra enemigos que intenten atacarlo, se hace acreedor á la pena de dos campañas estraordinarias y seguidas con plaza de grumete sin vino; y la misma pena se impone al desobediente en los lances de barada ó naufrajio cuando algunas circunstancias particulares no lo hagan digno de mayor castigo, y de ser separado de la matrícula. *Tít.* 14, *Ordenanzas de Mat.*

la bandera española y las embarcaciones mercantes sin escepcion sean tratadas en todos los puertos dinamarqueses del mismo modo que las de las naciones mas favorecidas, y señaladamente como las francesas, inglesas y holandesas, entendiéndose esto en cuanto á visitas, declaraciones y derechos que adeuden en todos los puertos y aduanas, y en el paso del Sund.

3. Recientemente, al efecto de evitar á los buques españoles el pago de los derechos, que hasta ahora habian satisfecho para entrar en el mar Báltico, se celebró un tratado con el Rey de Dinamarca en 25 de febrero de 1860 (1), en el cual se estipularon otras varias ventajas para la navegacion española, segun es de ver del mismo.

(1) S. M. la Reina de las Españas y S. M. el Rey de Dinamarca, deseando arreglar definitivamente el réjimen fiscal y aduanero á que hayan de estar sujetos los buques españoles en el Sund y en los Belts, asegurándolos formalmente y para siempre el libre tránsito por dichos estrechos, han resuelto negociar con este fin un tratado especial, y han conferido al efecto plenos poderes, á saber:

S. M. la Reina de las Españas á D. Saturnino Calderon Collantes, Caballero Gran Cruz de la Real y distinguida órden de Cárlos III, de la Real de Isabel la Católica, de la de Pio IX de los Estados Pontificios, de la de Leopoldo de Bélgica, de la de Luis de Hesse Darmstadt, Senador del Reino, su primer Secretario del Estado y del despacho, y Presidente interino del Consejo de Ministros. etc., etc.

S. M. el Rey de Dinamarca al Conde Leon de Moltke Hvitfeldt, Caballero de su Orden del Danebrog, Comendador de la Torre y de la Espada de Portugal, Oficial de la de Leopoldo de Bélgica, su Gentil-Hombre de Cámara y su enviado estraordinario y Ministro plenipotenciario nombrado cerca de S. M. el Emperador de los franceses, etc. etc.

Los cuales, despues de haber canjeado sus plenos poderes, y hallándolos en buena y debida forma, han convenido en los artículos siguientes:

Art. 1.° S. M. el Rey de Dinamarca contrae para con S. M. Católica, y esta acepta la obligacion:

Primero. De no exijir derecho alguno de aduana, de tonelada, de fanal, de faro, de valiza ú otra cualquier carga, por razon del casco ó del cargamento, á los buques españoles que del mar del Norte se dirijan al Báltico, ó vice-versa, pasando por los Belts ó el Sund, ya sea que se limiten á atravesar las aguas danesas ó bien que cualesquiera circunstancias de mar ú operaciones comerciales les obliguen á anclar ó arribar á ellas. A ningun buque español podrá someterse en lo sucesivo, bajo pretesto alguno, al pasar el Sund ó los Belts á detencion ó traba de cualquiera clase que sea.

Segundo. De no exijir á ninguno de estos mismos buques que entren en los puertos daneses ó que salgan de ellos, bien sea con cargamento ó en lastre, ya hayan ó no verificado operaciones de comercio, así como tampoco por razon de sus cargamentos, impuesto alguno á que dichos buques ó sus cargamentos estarian en otro caso sujetos por su tránsito por el Sund y los Belts, y cuya supresion se ha estipulado en el párrafo anterior; en la intelijencia de que los derechos que quedan así abolidos y que por consiguiente dejarán de percibirse, ya en el Sund ó los Belts, ya en los puertos daneses, no podrán tampoco restablecerse indirectamente

DIRECCION JENERAL. **Esta dependencia agregada hoy al Ministerio de marina, ó mejor formando una de sus secciones, es la que ejerce las facultades que las Ordenanzas de Matriculas conceden al *Generalísimo*, empleo que no existe en el dia, segun se esplica en dicha voz.**

por un aumento con este objeto de los derechos de puerto ó de aduana actualmente existentes ó por el establecimiento en el mismo sentido de nuevos impuestos de navegacion ó de aduana, ni de otra manera cualquiera.

Art. 2.° S. M. el Rey de Dinamarca se obliga además para con S. M. Católica:

Primero. A conservar y mantener en el mejor estado todos los fanales y faros actualmente existentes, ya á la entrada ó en las cercanías de sus puertos, abras, radas y rios ó canales ya á lo largo de sus costas; así como las boyas, valizas y señales actualmente existentes, y que sirven para facilitar la navegacion en el Kattegat, el Sund y los Belts.

Segundo. A tomar, como hasta ahora, en séria consideracion, en interés jeneral de la navegacion la utilidad ó la oportunidad, ya de modificar la colocacion ó la forma de estos mismos fanales, faros, boyas, valizas y señales, ó ya de aumentar su número, todo sin gravámen de ninguna clase para la marina española.

Tercero. A hacer vijilar, como hasta ahora el servicio de pilotaje, cuyo empleo en el Kattegat, el Sund y los Belts será en todo tiempo facultativo para los capitanes y patrones de buques.

Debe entenderse que los derechos de pilotaje serán moderados, y que su tarifa deberá ser la misma para los buques daneses y los españoles, y que este derecho solo podrá exijirse á aquellos buques que voluntariamente se hayan valido de pilotos.

Cuarto. A permitir sin restriccion alguna á todos los empresarios privados, daneses ó españoles, que establezcan ó hagan estacionar libremente y bajo las mismas condiciones, cualquiera que sea su nacionalidad, en el Sund y los Belts barcos dedicados esclusivamente á remolcar á los que de ellos quieran hacer uso.

Quinto. En caso de disminucion de los derechos de tránsito exijidos actualmente en la Monarquia danesa que sea inferior al impuesto uniforme y proporcional al peso de 16 shillings daneses por 500 libras danesas, fijado por la ley de 6 de mayo de 1857, S. M. el Rey de Dinamarca se obliga á poner todas las vias ó canales que unen en la actualidad ó unan en lo sucesivo el mar del Norte y el Elba al Báltico ó á sus tributarios bajo un pié de perfecta igualdad con las vias mas favorecidas que hoy existen ó que con posterioridad se establezcan en su territorio.

Debe entenderse que si la exencion de derechos de tránsito de que gozan en este momento las mercancías designadas en la citada ley de 6 de mayo de 1857, llegara ulteriormente en cualquiera via á hacerse estensiva á otras producciones, la misma franquicia seria aplicada de pleno derecho á todas las vias precitadas.

Sesto. Habiéndose puesto de acuerdo definitivamente S. M. el Rey de Dinamarca con S. M. el Rey de Suecia y Noruega á fin de asegurar en lo futuro como hasta ahora la conservacion y uso en las costas de Suecia y Noruega de los fanales que sirven para alumbrar y facilitar el paso del Sund y la entrada al Kattegat, queda convenido que no resultará de la conservacion y uso de dichos fanales gravámen alguno á los buques españoles que pasen por el Sund y el Kattegat.

Art. 3.° En el caso de que S. M. el Rey de Dinamarca acordase á una poten-

2. Los nombramientos de los diversos destinos dependientes de marina que antes se espedian por la Direccion jeneral, en el dia se verifican por las autoridades que están al frente de cada ramo, segun se dispone en Real órden de 8 de enero de 1858 (1).

3. Como la córte es residencia necesaria de muchas personas que gozan fuero de marina, al efecto de evitar se vieran obligadas á acudir á los departamentos para negocios de justicia, en Real órden de 28 de noviembre de 1803 se estableció un Juzgado anexo á la Direccion jeneral, compuesto de asesor, fiscal escribano y alguacil, cuya jurisdiccion se declaró estenderse veinte leguas en contorno de Madrid.

4. A este Juzgado se le igualó en categoria á la de los cuerpos de Casa Real y se le concedió accion atractiva por la Real órden de 20 de

cia cualquiera, respeto á las vias de comunicacion entre el mar del Norte ó el Elba y el Báltico, concesiones ó ventajas superiores á las estipuladas á este propósito en el artículo precedente, dicho Soberano se obliga á hacer estensivas inmediatamente estas concesiones á S. M. Católica gratuitamente si la concesion hubiese tenido lugar á título gratuito, ó mediante una compensacion equivalente si hubiese sido hecha bajo condicion.

Art. 4.° Como reparacion y compensacion de los sacrificios impuestos á S. M. el Rey de Dinamarca por las precedentes estipulaciones, S. M. Católica se obliga á pagar á S. M. Danesa por las provincias de España en Europa la suma de 368,573 rigsdalers, moneda danesa, y por las provincias españolas de Ultramar, especialmente las islas de Cuba y Puerto Rico, la cantidad de 651,443 rigsdalers de la misma moneda.

Art. 5.° Como pago íntegro y definitivo de la suma de 368,573 rigsdalers, moneda danesa, mencionada en el artículo precedente, así como de los intereres de esta suma, á contar desde el 1.° de abril de 1857 hasta el dia del pago, S. M. Danesa acepta la suma de cuatro millones de reales vellon. Esta cantidad se abonará en Madrid en numerario el 1.° de abril de 1862 á la persona debidamente autorizada por el Ministro de Hacienda de S. M. el Rey de Dinamarca para recibirla.

Art. 6.° Las dos altas partes contratantes se reservan arreglar por un convenio ulterior el modo de verificar el pago de la cantidad de 651,443 rigsdalers mencionada en el artículo 4.° del presente tratado.

Art. 7.° El presente tratado será ratificado y las ratificaciones se canjearán en Madrid en el término de dos meses, ó antes si fuese posible.

En fe de lo cual los respectivos Plenipotenciarios lo han firmado y puesto en él el sello de sus armas.—Hecho en Madrid el veinte y cinco de febrero de mil ochocientos sesenta.—(L. S.)= Firmado.=Saturnino Calderon Collantes.—(L. S.)= Firmado.=L. Moltke Hvitfeldt.

Este tratado ha sido ratificado por S. M. Católica el 7 de abril último y S. M. Danesa el 24 del mismo. A pesar de haberse estipulado que el canje de las ratificaciones se verificara en Madrid, ha tenido lugar en Copenhague el 21 de mayo del presente año de 1860 de resultas de no haber aun representante del Rey de Dinamarca en esta corte. Por esta circunstancia ha sufrido algun retraso el referido canje.

(1) Véase la nota 1 páj. 43.

agosto de 1806, confirmada por la de 12 de setiembre de 1815, la que se le quitó despues por la de 19 de junio de 1831; siendo de advertir que si bien por Real órden de 5 de octubre de 1807 se suprimió este juzgado, volvió á restablecerse despues por la ya citada de 12 de setiembre de 1815, y por otra de 15 de febrero de 1816 se le declaró juzgado particular sin privilejio alguno, igual en todo á los de los departamentos.

5. Abolida la Direccion jeneral de la Armada por el Real decreto de 11 de noviembre de 1857, y agregadas al Ministerio de Marina las atribuciones que á aquel competian, se crearon nuevas dependencias, y publicado un reglamento para el mejor despacho de los negocios, por el art. 6 del mismo se dió al Presidente de la Junta consultiva, entre otras de sus atribuciones, la de presidir el juzgado de marina en la córte.

6. En el reglamento de los juzgados de marina de 8 de abril de 1857 (2) se determina que habrá en el que nos ocupa un auditor que se elejirá entre los de los departamentos ó apostaderos, y el cual á los cuatro años de servicio tendrá opcion á la plaza de ministro togado del Tribunal Supremo de Guerra y Marina caso de vacante, derecho que solo se concede á los demás auditores teniendo ocho años de servicio. Tiene el mismo sueldo, derecho y consideraciones que el auditor de la Capitanía jeneral de Castilla la Nueva.

7. El fiscal de este juzgado, en conformidad al reglamento citado en el número anterior, se elije entre los de los departamentos y apostaderos á propuesta de la Direccion jeneral, y goza igual sueldo, derechos y consideraciones que los que disfrute el fiscal de la auditoría de guerra de Castilla la Nueva.

DISCIPLINA. Obediencia ciega á los jefes y superiores. Muchas son las disposiciones de las Ordenanzas de la Real Armada, basadas sobre este principio, que es el fundamento de todo cuerpo armado (1), que castigan con pena de la vida las faltas graves en tan importante materia. Tambien establecen iguales principios los arts. 148 al 150, tít. 1,

(2) Véase la nota 3 páj 101.

(1) Art. 2.º Todo oficial de mar de cualquiera clase que sea, todo sarjento, cabo ó soldado de los batallones de infantería y brigadas de artillería, todo artillero de mar, marinero ó grumete debe obedecer á los oficiales de guerra destinados en su navío en todo lo que le mandaren perteneciente á mi servicio, siendo de su instituto ó profesion, pena de la vida.

Art. 3.º Bajo la misma estarán obligados los sarjentos, cabos y soldados de infantería y artillería á obedecer en materias del servicio á cualesquiera oficiales de guerra de la Armada y de las tropas de tierra.

Art. 4.º Los cabos y soldados así de infantería como de artillería obedecerán bajo la misma pena en tierra y á bordo, en asuntos del servicio, á todo sarjento así de su compañía ó cuerpo, como á otro cualquiera de la Armada ó ejército, con quien estén empleados y los soldados á los cabos de escuadra de su compañía en

trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. Nav. (2), que castigan severamente toda falta do respeto del inferior al superior, y marcan la conducta que de-

todos tiempos y á los de otros cuerpos, cuando se hallen destacados ó de guardia con ellos.

Art. 5.° Siendo la subordinacion y obediencia de los inferiores con sus respectivos superiores el principal fundamento de la disciplina militar, los comandantes se aplicarán con la mayor actividad á su conservacion, no disimulando la mas leve falta, haciendo examinar cualquiera de ellas en Consejo de guerra; pero como puede haber faltas de obediencia en materias de tan poca entidad que no parezcan dignas de la pena capital que imponen los artículos antecedentes, el Consejo de guerra, atendidas las circunstancias, ocasiones y resultas de la desobediencia, podrá minorar la pena aplicando la que considerare oportuna y reglada á justicia.

Art. 6.° A este respeto deben juzgarse por el Consejo de guerra las desobediencias de la jenté de mar á sus pilotos, contramaestres, guardianes, cabos de guardia y patrones; y las de los segundos pilotos y contramaestres á sus primeros, pesando maduramente las circunstancias para aplicar con relacion á ellas la pena de galeras, destierro á presidio ó arsenal, ó castigo corporal que fuere correspondiente.

Art. 7.° Estando declarado que así la tropa de guerra como los oficiales y jente de mar hayan de obedecer á el guardia marino comisionado por su comandante á dependencia del servicio, ó que por falta de oficiales de guerra quedare mandando la guardia, destacamento ó embarcacion en que tenga destino las faltas de obediencia en estos casos serán juzgadas por el Consejo de guerra, con atencion á lo advertido en el artículo antecedente; y para que no haya duda sobre los guardias marinas habilitados de oficiales por órden del Comandante jeneral, declaro, que deberán considerarse como si lo fuesen en propiedad en todos los lances que tengan respeto á aquellos á quienes se hubiese mandado los reconozcan por tales. *Tít. 4, trat. 5 Ord. de la Real Arm.*

Art. 15. Cuando los soldados ó marineros á bordo ó en tierra tuvieren las armas en la mano para reñir, y que algun oficial de guerra les diga que se separen, estarán obligados á ejecutarlo inmediatamente pena de ser puestos en Consejo de guerra, el cual podrá segun las circunstancias estender la sentencia hasta la de muerte. *Id. tít. 4.*

Art. 16. Todo individuo de la guarnicion ó tripulacion deberá recibir el dinero ó racion con que se le socorriere en el dia, en atencion á que cuando no se les dá el todo de lo que por Ordenanza les corresponde, habrá motivos que lo embarasen y que siempre les queda recurso para satisfaccion del agravio que se les hiciere, y si alguno lo rehusare será castigado; si se valiere de palabras ó demostraciones sediciosas que puedan ser causa de motin, será condenado á muerte. *Tít. 4 trat. 5 Ord. de la Real Arm.*

Art. 20. Todos los que fueren señalados para la dotacion de la lancha ó bote que no obedecieren á sus patrones serán castigados por el capitan ú oficiales con arreglo á su falta; no permitiendo estos que los patrones manden cosas irregulares ni que se escedan á castigos que solo toca disponer á sus capitanes ó comandantes. *Tít 5, trat. 4 Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 148. Se vijilará sin tolerancia de la menor transgresion la subordinacion de la jente de mar á sus contramaestres, guardianes, patrones, cabos de

ben observar unos y otros entre si, para evitar que el escesivo trato ó familiaridad dé lugar á faltas contra la disciplina.

2. Un notable ejemplar en contra de este principio establece el artículo 39, tít. 4, trat. 5 Ord. de la Real Arm. (3), y es que cesa el deber de obedecer al superior cuando este queriendo sirvan de instrumento á sus fines particulares, quiere obrar ofensivamente contra otro bajel ó cuerpo del Estado. No pertenecen á esta obra las muchas observaciones que su contenido sujiere. Véase *Desobediencia*.

DISTRITOS. Son la division de las provincias ó partidos; están á cargo de un ayudante.

2. La organizacion ó division de los mismos, puede variarse y efectivamente se ha variado muchas veces, conforme las necesidades de la matrícula, lo que autoriza el art. 16, tít. 2 Ord. de Mat. (1). Véase *Tercios Navales*.

guardia y de rancho, y respectivamente de unas clases á otras superiores, corrijiendo cualquier leve falta de respeto con las mortificaciones oportunas, para precaver la inobediencia formal á los contramaestres, guardianes y patrones, en el cual caso serán examinados y juzgados los reos en Consejo de Guerra: y si un marinero se escediere á dar golpe ó levantar la mano á un cabo de guardia ó al cabo de su rancho, se le castigará al instante con veinte palos, destinándole por ocho dias á la limpieza de la proa con privacion de vino el propio tiempo.

Art. 149. Para asegurarse la subordinacion de la jente como conviene, deberán los oficiales de mar esmerarse en sobresalir en sus costumbres y porte: y aunque tratándola bien, no familiarizarse con ella en juegos, comidas ni otro modo alguno, celándose este punto con mucha atencion por los oficiales.

Art. 150. No ha de ser menos el cuidado con el porte subordinado del soldado á sus cabos y sarjentos, y de aquellos á estos, alejando así el estremo de una inobediencia que acarrea la pena de este delito. *Tít. 1, trat. 5. Ord. Gen. de la Armada Naval.*

(3) Art. 39. Si por ocasion de disputa entre oficiales comandantes de bajeles ó de cuerpos, ó destacamentos en tierra, sucediere, que alguno de ellos dé motivo para animar á los que manda, á que obren ofensivamente contra los del otro bajel, ó cuerpo; prohibo á los oficiales, soldados y marineros, que le obedezcan, pena de ser diezmados; y á el comandante del bajel, cuerpo ó destacamento, le impongo la de la vida, si con su jente obrare ofensivamente contra otros. *Tít. 4, trat. 5 Ord. de la Real Armada.*

(1) Art. 16. Las provincias ó partidos se considerarán subdivididas en tantos distritos como matrículas particulares se hallen en su comprension; conservándose por ahora las establecidas con el aumento en cualquier otro pueblo naciente de la costa, mediante órden mia, sin la que nada se alterará del arreglo en que hoy se hallan las matrículas: pudiendo los comandantes principales proponerme las variaciones que juzgaren ventajosas por medio de los respectivos capitanes jenerales, y de estos al jeneralísimo, como jefe superior de mi marina; sin que esta division gubernativa del territorio tenga relacion alguna con la jeneral de las provincias de la península para la administracion civil de los pueblos. *Tít. 2, Ord. de Mat.*

DOMINICANA. Reconocida por España la independencia de la república Dominicana, que en otro tiempo formaba parte de las posesiones españolas de América, en fuerza del tratado de 2 de agosto de 1855, al paso que se fijaron las relaciones políticas y civiles entre ambos Estados, por los arts. 11 al 30, 34 al 41 y 45 (1), se detallaron de un modo

(1) Art. 11. Los ciudadanos respectivos de uno y otro Estado podrán recíprocamente, y con toda libertad, entrar con sus buques y cargamentos en todos los lugares, puertos y rios que están ó fueren abiertos al comercio estranjero.

En el comercio de escala serán tratados, respectivamente y mientras exista en este comercio perfecta reciprocidad, como los ciudadanos de la nacion mas favorecida.

El comercio de cabotaje queda esclusivamente reservado por una y otra parte á los nacionales.

Conforme á lo estipulado en el art. 8.º los ciudadanos de cada una de las partes contratantes podrán entrar, transitar, residir y domiciliarse en cualquier punto de los territorios respectivos; comerciar en ellos por mayor y menor; alquilar, edificar y ocupar las casas, almacenes y tiendas que necesiten; trasportar mercancías y dinero y recibir consignaciones, tanto del interior como del estranjero, pagando los derechos y patentes establecidos por las leyes para los nacionales.

Asimismo gozarán de igual libertad para sus compras y ventas, para establecer y fijar el precio de las mercancías y demás objetos de comercio, bien sean importados ó nacionales, ya que los vendan para el interior ó que los destinen para la esportacion, sometiéndose á las leyes y reglamentos vijentes en el país.

Podrán con entera libertad manejar sus propios negocios, presentar sus declaraciones en las aduanas por sí mismos ó por aquellos ajentes ó corredores que juzguen á propósito, ya en las ventas ó compras de sus bienes, efectos ó mercancías, ya en la carga ó descarga y despacho de sus buques.

Y por último, no estarán sujetos, como queda estipulado en el artículo 10, en ningun caso, á otras cargas, contribuciones ó impuestos mas que á aquellos á que estén sometidos los nacionales ó los ciudadanos de la nacion mas favorecida.

Art. 12. Los ciudadanos de uno y otro Estado no podrán ser sometidos respectivamente á ningun embargo, ni retenidos con sus buques, cargamentos, mercancías y efectos comerciales, para ninguna espedicion militar, ni para ningun servicio público, sin una indemnizacion préviamente convenida y fijada entre las partes interesadas, que les compense suficientemente los quebrantos, pérdidas, retardos y perjuicios que se orijinen del servicio á que se les obligue.

Art. 13. El comercio español en la república Dominicana y el comercio dominicano en los dominios de S. M. Católica gozarán, respeto á los derechos de aduana en la importacion y esportacion, las mismas ventajas de que goza el de la nacion mas favorecida.

En ningun caso los derechos de importacion impuestos en España sobre los productos del suelo ó de la industria dominicana, y en la república Dominicana sobre los productos del suelo ó de la industria de España, podrán ser diferentes ó mayores que aquellos á que están sujetos, ó lo fueren, los mismos productos de la nacion mas favorecida. El mismo principio se observará en la esportacion.

Las prohibiciones ó restricciones relativas á la importacion ó á la esportacion no pueden tener lugar en el comercio recíproco de ambas naciones, sino con la con-

mucho mas minucioso que en los demás tratados celebrados con las otras repúblicas de América los derechos que concedian uno y otro Estado al comercio y navegacion de cada país en los diversos casos y eventuali-

dicion de ser igualmente estensivas á las demás naciones. Asimismo se estipula que las formalidades que puedan exijirse para acreditar el oríjen ó procedencia de las mercancías, respectivamente importadas en uno de los dos Estados, serán tambien comunes á todos los demás.

No consintiendo el sistema proteccionista que se sigue en España la igualacion de derechos de aduanas entre nacionales y estranjeros, se estipula que todos los productos del suelo ó de la industria de uno de los dos países cuya importacion no esté espresamente prohibida, se ajustarán en los puertos del otro para el pago de los derechos de importacion á lo que las leyes ó reglamentos del país tengan establecido respeto de los buques nacionales y estranjeros, y con arreglo á lo que se haya acordado á la nacion mas favorecida. La misma regla se observará respeto de los derechos de esportacion y de lo que á ellos se refiera.

Art. 14. Los buques españoles que vayan directamente de los puertos de España á los de la república Dominicana con cargamento ó sin él, de cualquiera capacidad que sean, y los buques dominicanos que vengan directamente de los puertos de dicha república con cargamento ó sin él, de cualquiera capacidad que sean, no pagarán, los españoles en los puertos dominicanos y los de la república Dominicana en los puertos de España, diferentes ni mayores derechos de tonelada, de faro, de puerto, de pilotaje, de cuarentena ú otros afectos al casco del buque, sino aquellos á que están ó fueren sujetos los buques nacionales.

Las escepciones á la franquicia del pabellon que puedan corresponder en los dominios de S. M. Católica á los buques españoles que lleguen de otra parte que no sea la república Dominicana, ó que vayan á otro punto, serán comunes á los buques dominicanos que hagan los mismos viajes. Esta estipulacion será recíprocamente aplicable en la república Dominicana á los buques españoles.

Art. 15. Los derechos de navegacion, de tonelada y demás que se cobren en razon de la capacidad de los buques, se percibirán con arreglo á las disposiciones que sobre la materia rijen respectivamente en ambos Estados.

Art. 16. Los buques españoles en la republica Dominicana, y los buques dominicanos en España, podrán llevar cargamento para distintos puertos de la misma nacion con las formalidades y requisitos exijidos en ella; y tomar en cualesquiera de dichos puertos su cargamento de retorno, no pagando en cada punto diferentes ó mayores derechos que los que satisfagan los nacionales en iguales casos.

Art. 17. Cuando por arribada forzosa ó por otra avería efectiva y comprobada entraren buques de una de las naciones contratantes en los puertos de la otra, ó tocaren en sus costas, no estarán sujetos á otros derechos de puerto y navegacion que los que paguen los nacionales en iguales circunstancias. Les será permitido depositar en tierra sus cargamentos para evitar el deterioro, sin exijirles en este caso diferentes ni mayores derechos que los relativos al alquiler de almacenes y astilleros públicos que fueren necesarios para depositar las mercancías y para componer las averías del buque. Los capitanes podrán, bajo la direccion y custodia de los cónsules de su nacion, proceder á reparar sus averías, sea por los hombres de su tripulacion, sea por los operarios del país, en la forma de ajuste, destajo ó

dades que pudieran presentarse, ya sea de guerras, naufrajios, arribadas, apresamientos de piratas y demás, concediéndose por punto jeneral

precios convencionales, sin estar sujetos á ninguna restriccion, exijencia de cuerpo privilejiado, ni gravámen forzoso.

Art. 18. Serán considerados como españoles en la república Dominicana, y como dominicanos en los dominios de S. M. Católica, los buques *bona fide* pertenecientes á los ciudadanos de ambos Estados que navegaren bajo los pabellones respectivos, y que tengan los papeles de mar y documentos exijidos por las leyes de cada una de las partes contratantes para la justificacion de la nacionalidad de los buques de comercio.

Art. 19. En el caso de que algun buque, mercancías ó efectos pertenecientes á los ciudadanos de los Estados contratantes fuesen apresados por piratas y conducidos á los puertos del otro Estado, ó hallados en los mismos, serán entregados á sus propietarios, pagando, si ha lugar, los gastos de reaprehension. El importe de los gastos lo determinarán los Tribunales, siempre que los dueños prueben la propiedad en debida forma por sí mismos, por sus apoderados ó por los ajentes de su nacion dentro del término de un año.

Art. 20. Los buques de guerra de una de las dos potencias contratantes podrán entrar, permanecer y repararse en los puertos de la otra, cuya entrada sea permitida á los de la nacion mas favorecida, y estarán sujetos á las mismas reglas, y gozarán de los mismos honores, ventajas, privilejios y exenciones.

Art. 21. Si sucediere que una de las dos partes contratantes estuviere en guerra con alguna potencia estranjera, la otra no podrá en ningun caso autorizar á sus nacionales para que tomen ni acepten comisiones ó patentes de corso con objeto de hostilizar á la primera, ó para molestar el comercio y atacar las propiedades de sus ciudadanos.

Art. 22. Adoptando las dos partes contratantes en sus relaciones mútuas el principio de que el pabellon cubre la propiedad, si una de ellas permaneciere neutral, se reputan tambien neutrales, cuando la otra estuviere en guerra con una tercera potencia, las mercancías cubiertas con el pabellon neutral, aun cuando pertenezcan á los enemigos de la segunda, esceptuando siempre los artículos de contrabando de guerra.

Se estipula tambien que la libertad del pabellon asegura la de las personas que están á bordo de un buque neutral; de tal modo que, aunque sean enemigos de la una ó de la otra parte, no podrán ser hechos prisioneros, á menos que sean militares en servicio activo del enemigo.

En consecuencia del mismo principio sobre la asimilacion del pabellon y de las mercancías, la propiedad neutral que se encuentre á bordo de un buque enemigo será considerada como enemiga, á menos que haya sido embarcada en dicho buque antes de la declaracion de guerra, ó antes de que tuviese noticia de semejante declaracion en el puerto de la salida. Las dos partes contratantes no aplicarán este principio en lo que concierne á los intereses de otras potencias, sino respeto de aquellas que tambien le reconocen.

Art. 23. Se comprenden bajo la denominacion de contrabando de guerra, pólvora, salitre, petardos, mechas, balas, bombas, granadas, carcasas, picas, alabardas, espadas, cinturones, pistolas, fundas de pistolas, sillas y fornituras de caballería, cañones, morteros, sus cureñas y camas, y jeneralmente toda clase

un Estado á otro iguales ventajas á las que disfrutare la nacion mas favorecida.

de armas, municiones de guerra é instrumentos propios para el uso de las tropas, y los víveres cuando sean destinados á puertos bloqueados. Todos estos artículos, siempre que vayan destinados á algun puerto enemigo, serán por el mero hecho declarados de contrabando y sujetos á confiscacion; pero el buque en que estén embarcados y el resto del cargamento serán considerados libres, y de ninguna manera sujetos á confiscacion por causa de los otros efectos prohibidos, sea que pertenezcan al mismo dueño ó á otro distinto.

Art. 24. En el caso de que una de las partes contratantes se hallare en guerra con otra potencia, y sus buques tuviesen que ejercer en el mar el derecho de visita, se conviene en que, cuando encuentren buques pertenecientes á la parte que haya permanecido neutral, enviarán dos reconocedores para que examinen los papeles relativos á su nacionalidad y su cargamento. Los comandantes serán responsables con sus personas y bienes de toda vejacion ó violencia que cometan ó toleren en estas ocasiones. No se permitirá visitar los buques que navegan en convoy, pues bastará que el comandante del convoy afirme verbalmente, bajo su palabra de honor, que todos los buques puestos bajo su proteccion y escolta pertenecen al Estado cuyo pabellon enarbola, y que declare (en el caso de que los buques estuviesen destinados á un puerto enemigo) que no llevan efectos de contrabando de guerra.

Art. 25. Aunque una de las dos partes contratantes se halle en guerra con otra nacion, los ciudadanos de la parte que permanezca neutral podrán continuar su navegacion y comercio con la misma nacion, escluyendo las ciudades ó puertos que estén realmente bloqueados ó sitiados. Debe entenderse que esta libertad de comerciar y navegar no se estiende á los artículos reputados de contrabando de guerra, segun el art. 23 del presente tratado.

En ningun caso, un buque de comercio, perteneciente á ciudadanos de uno de los dos Estados, que se encuentre despachado para un puerto bloqueado por el otro, podrá ser apresado, detenido ni condenado, sino en el caso de que se le haya notificado prévíamente la existencia del bloqueo por un buque de la escuadra ó division bloqueadora. Y para evitar que se alegue ignorancia de los hechos, y á fin de que pueda capturarse el buque que haya sido debidamente notificado, si intentase luego penetrar en el mismo puerto durante el bloqueo, deberá el comandante del buque de guerra que le reconozca anotar en los papeles de navegacion de dicho buque, así como en los suyos propios, el lugar ó la altura en que le haya encontrado y hecho la notificacion.

Art. 26. Siempre que se capturen ó detengan buques por suponerse que llevan al enemigo mercaderías de contrabando, el apresador dará un recibo de los papeles del buque que retenga, acompañándole con una lista espresiva de dichos papeles; y no será lícito romper ó abrir las portezuelas de las bocas-escotillas, ni las arcas, baules, fardos, toneles ó vasijas halladas á bordo, ó mover ni aun la mas pequeña parte de las mercancías, á no ser que la carga se lleve á tierra y se rejistre en presencia de los empleados competentes, los cuales harán un inventario de dichas mercancías. Estas no podrán venderse, cambiarse ni de ninguna manera enajenarse, sin prévio procedimiento legal, y sin que el juez ó jueces competentes hayan pronunciado contra ellas sentencia de confiscacion.

Art. 27. Y para que se adopten oportunas medidas respeto del buque y del

DOS SICILIAS. La dependencia en que por muchos años estuvo esta nacion de la española, fue causa que el comercio de nuestra patria gozara, grandes ventajas é inmunidades en las Dos Sicilias, las que se abolie-

cargamento, así como para prevenir hurtos, se ha estipulado que no se permitirá remover de ningun buque capturado el capitan, comandante ó sobre-cargo del mismo, mientras el buque permanezca en la mar despues de la captura, ó mientras esté pendiente el procedimiento contra él, contra su cargamento ó contra alguna cosa á él relativa. Y en todos los casos en que un buque de ciudadanos de una ú otra parte sea capturado, ó embargado y retenido por adjudicacion, sus empleados, pasajeros y tripulacion serán tratados con benevolencia y cortesanía, sin que se les prive de sus vestidos ni de la posesion y uso de su dinero.

Art. 28. Se estipula además que conocerán de las causas de presas solamente los tribunales establecidos para ellas en el país á que se conduzcan las que se hicieren. Y siempre que semejante tribunal de una ú otra de las partes pronunciare fallo contra algun buque, mercaderías ó propiedad reclamada por ciudadanos de la otra, en la sentencia ó decreto se mencionarán las razones ó motivos en que se haya fundado; y sin ninguna demora se entregará al comandante ó ajente de dicho buque, si lo solicitare, un testimonio auténtico de la sentencia ó decreto, y de todo el proceso, mediante el pago de los derechos legales.

Art. 29. No será permitido á ningun corsario estranjero, el cual tenga patentes de algun Príncipe ó Estado enemigo de una de las partes contratantes, aparejar sus buques en los puertos de la otra nacion, ni vender sus presas ó en manera alguna cambiarlas; ni tampoco comprar víveres, escepto los necesarios para su viaje, hasta el mas próximo puerto del Príncipe ó Estado de quien haya recibido sus patentes.

Art. 30. Para la proteccion del comercio en ambos países podrán establecerse cónsules; pero estos no entrarán en el ejercicio de sus funciones sin haber antes obtenido la autorizacion del Gobierno territorial, el cual conservará siempre la facultad de designarles el lugar de su residencia; si bien se comprometen ambos Estados á no establecer sobre este particular restricciones ó prohibiciones que no sean estensivas en el país á todas las demás naciones.

Art. 34. En cuanto concierne á la policía de los puertos, carga y descarga de los buques, seguridad de las mercancías, bienes y efectos, los ciudadanos de ambos países estarán respectivamente sujetos á las leyes y estatutos locales. Sin embargo, los cónsules respectivos estarán encargados esclusivamente del órden interior á bordo de los buques mercantes de su nacion, y ellos solos entenderán en las averías que ocurran entre los marineros, el capitan y oficiales de la tripulacion; pero las autoridades locales podrán intervenir, cuando los desórdenes ocurridos sean capaces de turbar la tranquilidad pública, en tierra ó en el puerto, y podrán igualmente conocer del asunto cuando un individuo del país, ó un estranjero estén complicados en él.

Art. 35. Los cónsules respectivos podrán hacer arrestar y remitir á bordo de los buques de su nacion ó á su país á los marineros que deserten de ellos. Al efecto se dirijirán por escrito á las autoridades locales competentes y justificarán, con la exhibicion de los rejistros del buque ó del rol de la tripulacion, ó si el buque hubiere partido, con copias de las piezas referidas, debidamente certificadas por ellos, que los hombres que reclaman pertenecian á la tripulacion de dicho buque. Justifi-

ron por el tratado de comercio de 15 de agosto de 1817, bien que fueron compensadas por una disminucion de derechos en un diez por ciento sobre lo señalado en las tarifas. Pero este tratado ha quedado sin efecto

cada así la solicitud, no podrá rehusárseles la entrega, antes bien se les dará todo favor y ausilio para la busca y captura de los desertores, los cuales serán tambien detenidos en las cárceles del país por requirimiento y à costa de los cónsules, hasta que tengan ocasion para enviarlos; mas si no se presenta esta ocasion en el término de tres meses, á contar desde el dia del arresto, serán puestos en libertad los desertores, y no podrán ser presos otra vez por la misma causa. No obstante, si se hallare que el desertor ha cometido algun crímen ó delito, se dilatará su entrega hasta que el tribunal ante el cual esté pendiente su causa haya pronunciado sentencia y recibido esta cumplida ejecucion.

Art. 36. Siempre que no haya estipulaciones contrarias establecidas en buena y debida forma entre los armadores, cargadores y aseguradores, las averías que sufran los buques de uno de los dos Estados en sus viajes á los puertos del otro se arreglarán por los cónsules de su nacion, á menos que no estén interesados en ellos otros habitantes del país en que residan los Cónsules, en cuyo caso, y á no ser que intervenga compromiso amigable entre todas las partes interesadas, deberán arreglarse las averías por las autoridades locales.

Art. 37. Cuando naufrague ó encalle algun buque de las partes contratantes en el litoral de la otra, teniendo á su bordo la tripulacion ó parte de ella, corresponderá al cónsul jeneral, cónsul, vice-cónsul ó ajente consular respectivo la direccion del salvamento y la conservacion de los objetos salvados.

Desde el momento en que las autoridades del país sepan el fracaso, lo avisarán al cónsul mas inmediato del punto donde ocurra; y mientras asiste este, en persona ó representado por algun delegado de su confianza, dictarán las medidas conducentes á poner en seguro á los navegantes, el buque y su cargamento, proveyendo á la subsistencia de aquellos y á la conservacion del todo ó de la parte que se salve de estos. En cuanto comparezca el cónsul ó su representante, las autoridades locales dejarán á su cuidado que practique lo que tuviese por mas conveniente al salvamento; y solo intervendrán en las operaciones de este, para facilitar á dicho ajente los ausilios que necesite; mantener el órden, protejer los derechos del Fisco, resguardar la salud pública, garantir los intereses de los salvadores que no pertenezcan á la tripulacion, y conocer jurídicamente del naufrajio ó barada siempre que se requiera la autoridad del juez para la legalidad del inventario de los efectos salvados, depósito de ellos y otros incidentes que pudieran hacer sospechosa la conducta del capitan y tripulantes de las naves que se hallen en tales casos.

El cónsul podrá vender desde luego, con las formalidades establecidas en cada país, la parte de los objetos salvados que fuere necesaria para sufragar los gastos hechos en su salvamento y conservacion, así como todas aquellas mercaderías del cargamento que estén espuestas á deteriorarse, comprometiéndose á satisfacer las obligaciones á que esté afecto el producto de la venta. Si no existe cónsul, ó si existiendo no acudiera al llamamiento de las autoridades locales, procederán estas á dicha venta y guardarán en depósito los papeles del buque náufrago, los efectos conservados y el sobrante que resulte de los vendidos, despues de satisfechas las referidas obligaciones, para entregarlo todo á los propietarios ó á sus lejítimos representantes; sin que por esto se causen mas gastos que los derechos de salvamento

por el de 26 de marzo de 1856, en el que se ha fijado una disminucion de derechos en algunos articulos; y por lo que toca al objeto de esta

y conservacion, y los eventuales á que estén obligados en semejantes casos los buques nacionales.

Las partes contratantes convienen en que los jéneros salvados que deban reesportarse no paguen derecho alguno de aduana, y que los destinados al consumo interior disfruten las rebajas que determine la lejislacion aduanera de los respectivos países.

Art. 38. La república Dominicana gozará en las posesiones españolas en América, Asia y África los mismos derechos y franquicias, y la misma libertad de comercio y navegacion de que actualmente goza ó en adelante gozare la nacion mas favorecida; y recíprocamente, los habitantes de dichas posesiones gozarán asimismo, en el territorio de la república Dominicana, los mismos derechos y franquicias, y la misma libertad de comercio y navegacion que por este tratado se conceden al comercio, navegacion y súbditos españoles.

Art. 39. S. M. Católica y la república Dominicana podrán enviarse recíprocamente ajentes diplomáticos y establecer cónsules, como queda estipulado en el artículo 30, en los puntos en que lo permitan las leyes del respectivo país. Y acreditados y reconocidos que sean por el Gobierno cerca del cual residan, ó en cuyo territorio desempeñen su encargo, disfrutarán de las franquicias, privilejios é inmunidades de que se hallen en posesion los de igual clase de la nacion mas favorecida, y desempeñarán en los mismos términos todas las funciones propias de su cargo.

Art 40. Por tanto, se conviene formalmente entre las dos partes contratantes que, además de las estipulaciones que preceden, gozarán de pleno derecho los ajentes diplomáticos y consulares, los súbditos de todas clases, los buques y mercancías de uno de los dos Estados en el territorio del otro, los privilejios, franquicias é inmunidades concedidas ó que se concedan á la nacion mas favorecida; y esto gratuitamente, si la concesion es gratuita, ó mediante compensacion, si la concesion es condicional.

Art. 45. Deseando S. M. Católica y la república Dominicana conservar la paz y buena armonía que felizmente acaban de afianzar por el presente tratado, declaran solemne y formalmente:

1.° Que cualquiera ventaja ó ventajas que adquirieren en virtud de los artículos anteriores, son y deben entenderse como una compensacion de los beneficios que mútuamente se confieren por ellos.

2.° Que en el caso de que una de las dos partes contratantes juzgue que alguna ó algunas de las estipulaciones aquí convenidas han sido violadas en perjuicio suyo, deberán antes de todo presentar á la otra parte una memoria justificativa de los hechos, y pedir reparacion; y de ningun modo podrá autorizar actos de represalias, ni declarar la guerra antes de que la reparacion pedida haya sido negada ó desatendida.

3.° Que si (lo que Dios no permita) se interrumpiere la buena armonía que debe reinar entre las partes contratantes, y se suscitare guerra entre ellas, se concederá un término de seis meses (que principiará á contarse desde el dia de su declaracion) á todos los súbditos ó ciudadanos, sean ó no negociantes, de cada una de las partes, residentes fija ó temporalmente en el territorio de la otra, para que

obra en los arts. 3, 6 al 9, 14 al 26, 32, 34 al 37 (1), se declaró que en ningun caso una nacion podria retener los buques de la otra para ninguna espedicion militar ni servicio público sin una indemnizacion

puedan retirarse, si así lo tienen por conveniente, con sus bienes-muebles, los cuales tendrán el derecho de llevar consigo, remitir ó vender, á su albedrío, sin la mas leve oposicion. Por consiguiente, ni sus efectos podrán ser embargados, ni sus personas detenidas durante el prefijado término de seis meses, y aun despues de este plazo tampoco podrán confiscarse las propiedades que dejaren en el país. Además, á los dichos súbditos ó ciudadanos residentes se les darán pasaportes y licencias de mar, las cuales serán válidas por el término que se estime necesario para regresar á su patria, sirviendo dichos pasaportes y licencias de mar de salvoconducto, á fin de que sus buques, propiedades y personas no esperimenten insulto ni detencion por parte de los corsarios ó buques de guerra. Y el dinero, deudas, acciones contra los fondos públicos ó contra los Bancos, ó cualquiera otra propiedad, mueble ó inmueble, perteneciente á los ciudadanos de una parte en los dominios de la otra, no serán secuestrados ni confiscados.

4.° Que, llegado el caso previsto en la cláusula anterior, se permitirá á los súbditos ó ciudadanos residentes, de que ella habla, la facultad de embarcarse en el puerto que por su propia conveniencia designaren, con tal que dicho puerto no esté ocupado ó sitiado por el enemigo, ó que su propia seguridad ó la del Estado no se oponga á su salida por él.

5.° Que los referidos súbditos ó ciudadanos residentes que tengan algun establecimiento fijo y permanente en los respectivos Estados, ó que ejerzan en ellos alguna profesion ó industria, llegado el caso de la referida cláusula tercera, y queriendo permanecer en el país, podrán conservar su establecimiento y continuar en el ejercicio de su profesion ó industria, sin ser inquietados en manera alguna y gozando de plena libertad y seguridad en persona y bienes, mientras no incurran en falta contra las leyes del país; y

6.° Que, en el caso previsto en la cláusula quinta anterior, sus propiedades y bienes de cualquiera especie no estarán sujetos á otras cargas ni imposiciones que á las que se exijan á los nacionales. *Tratado de 2 de agosto de 1855.*

(1) Art. 3.° Cada una de las altas partes contratantes asegura á los súbditos de la otra el derecho de viajar y residir libremente en sus dominios, salvas las precauciones de policía adoptadas, ó que se adopten por el Gobierno de cada país, y se tomen con los súbditos de la nacion mas favorecida; á ocupar casas y almacenes y disponer de sus propiedades personales de cualquier naturaleza y denominacion adquiridas por venta, permuta, donacion, testamento ó de otro modo, sin que para ello se les ponga el mas mínimo impedimento: no estarán obligados bajo ningun pretesto á pagar mas impuestos ni contribuciones que los que pagan ó paguen, además de los nacionales, los súbditos de las naciones mas favorecidas: se hallarán esceptuados de todo servicio militar, bien sea terrestre ó marítimo, como tambien de los préstamos forzosos y de toda contribucion estraordinaria, siempre que no sea jeneral y establecida por una ley: sus habitaciones y almacenes, y todo lo que forme parte de estos y les pertenezca, como objetos de comercio ó de residencia, serán respetados: no estarán sujetos á visitas ni pesquisas vejatorias: no podrá hacerse ningun exámen arbitrario de sus libros, papeles ó cuentas comerciales, sino en virtud de sentencia legal de las autoridades judiciales ó de los

previamente convenida y fijada entre las partes interesadas; se convino que las naves de una nacion no pagaran en los puertos de la otra derechos de aduana mas elevados que la nacion mas favorecida, siendo con-

tribunales competentes: no se les podrá someter á ningun embargo, ni se les retendrán sus buques, cargamentos, mercancías ó efectos comerciales para ninguna espedicion militar, ni para ningun servicio público, sin una indemnizacion préviamente convenida y fijada entre las partes interesadas; y en todas ocasiones se les garantizará la conservacion y seguridad personal, del mismo modo que á los propios súbditos y á los súbditos y ciudadanos de las naciones mas favorecidas.

Art. 6.° La nacionalidad de los buques respectivos será reconocida y admitida por ambas partes con arreglo á las leyes y reglamentos particulares del Estado á que el buque pertenezca por medio de las patentes y documentos de navegacion espedidos por las autoridades competentes á sus capitanes ó armadores.

Art. 7.° Queda convenido que mientras dure el presente tratado, los buques españoles que entren en los puertos del reino de las Dos-Sicilias y los de las Dos-Sicilias que entren en los puertos de España y de sus posesiones, no pagarán derechos de aduana diferentes ó mas altos de los que se pagan ó se pagaren por las naciones mas favorecidas, ya sea que la ventaja que estas gocen haya sido concedida á título oneroso ó bien á título gratuito.

Art. 8.° Los buques españoles que entren en los puertos de las Dos-Sicilias y los buques sicilianos que entren en los puertos de España y sus islas adyacentes, serán considerados como los nacionales en cuanto al pago de toda especie de derechos de puerto y navegacion.

Art. 9.° Los súbditos de ambas partes contratantes podrán comerciar libremente entre sí, y no se les cargará sobre cualquiera produccion del suelo ó de la industria de su país que traten de importar en el otro por mar ó por tierra, ni sobre los que destinen á la esplotacion, ningun derecho de aduana, de tránsito ú otro impuesto diferente ó mas alto que el cargado sobre iguales producciones ó manufacturas de cualquier otro Estado.

S. M. Católica y S. M. Siciliana se obligan á no conceder á los súbditos ó ciudadanos de otra potencia, en materia de comercio ó de navegacion, ningun privilejio, favor ó inmunidad, sin estenderlo al mismo tiempo al comercio ó navegacion de la otra parte contratante, gratuitamente, si la concesion se hubiese hecho por título gratuito, ó mediante una compensacion equivalente en cuanto sea posible y establecida de comun acuerdo si se hubiese hecho por título oneroso.

Art. 11. Ambas partes contratantes declaran espresamente que las estipulaciones del presente convenio relativas á los derechos de aduana y de navegacion son estensivas tambien á las procedencias indirectas, siempre que se justifique el orijen del cargamento por el despacho de la aduana del lugar del embarque y por la documentacion consular de costumbre.

La parte de mercancías cargada en los puertos intermedios, cuyo orijen no se justifique del modo susodicho como perteneciente á Potencia con que tenga tratados de comercio el país á cuyos puertos sea destinado el buque, no gozará de las ventajas de esta asimilacion.

Queda espresamente convenido que las estipulaciones del presente tratado no serán aplicables de modo alguno á la navegacion y comercio de un puerto á otro, situados ambos en los estados de cada una de las altas partes contratantes, perma-

siderados como nacionales para el pago de los de puerto y navegacion. No se comprende en la libertad de comerciar á la navegacion de cabotaje, bien que sea lícito á los buques de una de las dos naciones descargar ó

neciendo la navegacion de costa ó cabotaje, en lo relativo al trasporte de personas, de mercancías ú otros objetos de comercio, tanto con barcos de vela como de vapor, reservada esclusivamente á los buques nacionales.

Los buques de ambos países podrán, sin embargo, descargar una porcion de su cargamento en uno de los puertos de una ú otra parte contratante en que sea permitido á los nacionales, y continuar desde cualquiera de ellos á todos los demás puertos del mismo Estado para terminar la descarga.

Podrán igualmente, cuando hayan empezado á cargar, completar sus cargamentos sucesivamente en los puertos del mismo Estado en que sea permitido hacerlo á los nacionales, con tal que no hagan otra operacion comercial fuera de la del cargamento.

Art. 15. Los buques mercantes de cada una de las dos naciones que entren de arribada forzosa en los puertos de la otra, pagarán iguales derechos de puerto y navegacion que los que satisfagan los nacionales; y si estos estuviesen exentos de pagarlos en tales circunstancias, gozarán de la misma exencion, siempre que las causas que los hayan obligado á arribar sean válidas y evidentes, y no hagan en el puerto de arribada operacion alguna de comercio, cargando ó descargando mercancías; en la intelijencia de que las que se efectúen para la precisa subsistencia de la tripulacion, ó para las reparaciones del buque, no se considerarán como operaciones de comercio de las que dán ocasion al pago de derechos, con tal de que dichos buques no prolonguen su permanencia en el puerto mas que el tiempo necesario, habida consideracion á las causas que hayan dado lugar á la arribada.

Art. 16. Los buques, mercancías ó efectos pertenecientes á los súbditos de una de las partes contratantes que fuesen apresados por piratas y conducidos á los puertos del otro Estado, ó hallados en los mismos, serán entregados á sus propietarios, pagando, si ha lugar, los gastos de reaprehension. Los tribunales determinarán el importe de estos gastos, siempre que los dueños prueben la propiedad en debida forma, por sí mismos, por sus apoderados ó por los ajentes de su nacion, dentro del término de un año.

Art. 17. Los buques de guerra de las dos Potencias contratantes podrán entrar, permanecer y repararse en los puertos de la otra, cuya entrada sea permitida á los de la nacion mas favorecida, y estarán sujetos á las mismas reglas, y gozarán de los mismos honores, ventajas, privilejios y exenciones.

Art. 18. Si sucediere que una de las dos altas partes contratantes estuviese en guerra con alguna Potencia estranjera, la otra no podrá en ningun caso autorizar á sus nacionales para que tomen ni acepten comisiones ó patentes de corso con objeto de hostilizar á la primera, ó para molestar al comercio y atacar las propiedades de sus súbditos.

Art. 19. Las dos altas partes contratantes adoptan en sus relaciones mútuas el principio de que *la bandera cubre la propiedad;* de modo que si una de ellas permaneciese neutral, se reputarán tambien neutrales, cuando la otra esté en guerra con cualquier país, las mercancías cubiertas con el pabellon de una de las Potencias contratantes, aunque pertenezcan á los enemigos de la otra, esceptuándose siempre los objetos calificados como contrabando de guerra. Estipulan tambien

completar su cargamento en diversos puertos de los de la otra. En los casos de arribada forzosa no deben satisfacer mas derechos que los buques nacionales. En los casos en que un pirata apresara un buque de una

que la libertad de la bandera asegura la de las personas embarcadas en un buque neutral, de tal modo que, aun siendo enemigas de una ó de otra Potencia, no podrán ser hechas prisioneras, á menos que sean militares en servicio activo del enemigo.

Art. 20. Se comprenden bajo la denominacion de contrabando de guerra, pólvora, salitre, petardos, mechas, balas, bombas, granadas, carcasas, picas, alabardas, espadas, cinturones, fusiles, pistolas, sillas y arneses de caballería, cañones, morteros, sus cureñas y camas, tropas de todas las armas, y jeneralmente toda clase de armamento, municiones de guerra é instrumentos propios para el uso de las tropas, y los víveres cuando sean destinados á puertos bloqueados. Todos estos artículos, siempre que vayan destinados á algun puerto enemigo, serán por el mero hecho declarados de contrabando y sujetos á confiscacion; pero el buque en que estén embarcados y el resto del cargamento serán considerados libres, y de ninguna manera se sujetarán á confiscacion por causa de los otros efectos prohibidos, sea que pertenezcan al mismo dueño ó á otro diferente, como tampoco será detenido el buque ni se le impedirá continuar el curso de su viaje.

Art. 21. En el caso de que una de las altas partes contratantes se hallase en guerra con otra Potencia, y sus buques tuvieren que ejercer en el mar el derecho de visita, se conviene que cuando encuentren buques pertenecientes á la parte que haya permanecido neutral, enviarán dos oficiales para que examinen los papeles relativos á su nacionalidad y á su cargamento. Los comandantes serán responsables de toda vejacion ó violencia que cometan ó toleren en estas ocasiones. No se permitirá visitar los buques que naveguen en convoy, y bastará que el comandante del convoy afirme verbalmente, bajo su palabra de honor, que todos los buques puestos bajo su proteccion y escolta pertenecen al Estado cuyo pabellon enarbola, y que declare, en el caso de hallarse los buques destinados á un puerto enemigo, que no llevan efectos de contrabando de guerra.

Art. 22. Aunque una de las dos altas partes contratantes se halle en guerra con otra nacion, los ciudadanos de la parte que permanezca neutral podrán continuar su navegacion y comercio con la misma nacion, escluyendo las ciudades ó puertos que estén efectivamente bloqueados ó sitiados; entendiéndose siempre que esta libertad de comercio y navegacion no se estiende á los artículos reputados de contrabando de guerra.

Ningun buque de comercio perteneciente á ciudadanos de uno de los dos Estados que se encuentre despachado para un puerto bloqueado por la marina del otro podrá ser apresado, detenido ni condenado sino en el caso de que se le haya notificado préviamente la existencia del bloqueo por algun buque de la escuadra ó division bloqueadora. Y á fin de que no pueda alegarse ignorancia de los hechos, y de que sea lícito capturar la nave que, despues de notificada en debida forma, vuelva á presentarse ante el mismo puerto durante el bloqueo, deberá el comandante del buque de guerra, la primera vez que lo encuentre, anotar en su carta de navegacion el dia, el lugar y la altura en que la haya visitado y hecho la notificacion de bloqueo, recojiendo del capitan ó patron de dicha nave mercante una declaracion análoga, autorizada con su firma.

de las dos naciones, y lo condujere á las costas de la otra, le debe ser devuelto. Se previenen tambien con toda minuciosidad los acontecimientos que podrian sobrevenir en caso que una de las dos naciones

Art. 23. Siempre que se capturen ó detengan buques por suponerse que llevan al enemigo mercancías de contrabando, el apresador dara un recibo de los papeles del buque que retenga, acompañándole con una lista espresiva de dichos papeles, y no será lícito romper ó abrir las portezuelas de las bocas escotillas, ni las arcas, baules, fardos, toneles ó vasijas halladas á bordo, ó mover la mas pequeña parte de las mercancías, á no ser que la carga se lleve á tierra y se rejistre en presencia de los empleados competentes, los cuales harán un inventario de dichas mercancías. Estas no podrán venderse, cambiarse ni enajenarse de manera alguna sin prévio procedimiento legal, y sin que el juez ó jueces competentes hayan pronunciado contra ellas sentencia de confiscacion.

Art. 24. Para que se adopten oportunamente las medidas necesarias respeto del buque y del cargamento, así como para impedir hurtos, se estipula que no se permitirá remover de ningun buque capturado al capitan, comandante ó sobrecargo del mismo mientras permanezca en el mar despues de la captura, ó mientras esté pendiente de procedimiento contra el buque, contra su cargamento ó sobre algun objeto que á ellos se refiera. Y en todos los casos en que un buque perteneciente á súbditos de una ú otra parte sea capturado ó embargado y retenido por adjudicacion, sus empleados, pasajeros y tripulacion serán tratados con benevolencia y cortesanía, sin que se les prive de sus vestidos, ni de la posesion y uso de su dinero.

Art. 25. Se estipula además que conocerán de las causas de presas solamente los tribunales establecidos para ellas en el país á que se conduzcan; y siempre que semejante tribunal de una ú otra parte pronunciase fallo contra algun buque, mercaderías ó propiedad reclamada por ciudadanos de la otra, se mencionarán en la sentencia ó decreto las razones ó motivos en que se haya fundado, y sin ninguna demora se entregará al comandante ó ajente de dicho buque, si lo solicitare, un testimonio auténtico de la sentencia ó decreto, así como de todo el proceso, mediante el pago de los derechos legales.

Art. 26. A ningun corsario estranjero que tenga patentes de algun príncipe ó Estado enemigo de una de las altas partes contratantes, se permitirá aparejar sus buques en los puertos de la otra, ni vender sus presas, ni cambiarlas de manera alguna, ni tampoco comprar víveres, escepto los necesarios para su viaje hasta el mas próximo puerto del Estado de que haya recibido su patente.

Art. 32. Los cónsules y demás ajentes consulares de una y otra nacion tendrán el derecho de recibir en sus cancillerías y oficinas, en el domicilio de las partes y á bordo de los buques, las declaraciones y otros actos que los Capitanes, tripulaciones y pasajeros, negociantes ó cualesquiera otros súbditos de su nacion quieran hacer, inclusos los testamentos y últimas voluntades.

Los actos de que trata el párrafo precedente se verificarán en la forma requerida por las leyes del Estado á que pertenezcan los cónsules ó vice-cónsules, sometiéndose al sello, rejistro y todas las otras formalidades que rijan en el país en que el acto deba ponerse en ejecucion: y tanto los orijinales como sus copias, libradas por los referidos ajentes, y selladas con sus sellos de oficio, y debidamente legalizadas en su caso, harán fé en juicio y fuera de él, así en los Estados de S. M. Católica como en los de S. M. Siciliana y tendrán igual fuerza y valor que

tuviese guerra con otra diversa. Se fijan las facultades que competen á los cónsules á bordo de las embarcaciones mercantes en los casos de averías, cuando todos los interesados fuesen de la misma nacion que la

si se hubiesen otorgado ante notario ú otros oficiales públicos de uno y otro país, ó hubiesen sido espedidos por los mismos.

Art. 34. Todo cuanto concierne á la policía de los puertos, carga y descarga de los buques, seguridad de las mercancías, bienes y efectos de los súbditos de ambos países, estará respectivamente sujeto á las leyes y estatutos locales. Pero los cónsules y vice-cónsules de ambas potencias estarán encargados esclusivamente del servicio interior á bordo de los buques mercantes de su nacion, y ellos solos entenderán en las desavenencias que ocurran entre los marineros, el capitan y oficiales de la tripulacion: mas las autoridades locales podrán intervenir cuando los desórdenes ocurridos sean capaces de turbar la tranquilidad pública en tierra ó en el puerto, y podrán igualmente conocer del asunto cuando un individuo del país ó un estranjero estén complicados en él.

Art. 35. Los cónsules y vice-cónsules de España en el reino de las Dos-Sicilias, y los cónsules y vice-cónsules de las Dos-Sicilias en España y sus posesiones, podrán hacer arrestar y devolver, sea á bordo, sea á sus respectivos países, los marineros y todas las otras personas que, haciendo regularmente parte de las tripulaciones de los buques de su respectiva nacion con otro título que el de pasajeros, hubiesen desertado de los mencionados buques. Para este objeto acudirán á las competentes autoridades locales, y comprobarán con los rejistros del buque y el rol de la tripulacion, ó si hubiese partido el buque con la copia de dichos papeles debidamente certificada por ellos mismos, que los hombres que reclaman hacian parte de la mencionada tripulacion. En vista de esta demanda, apoyada de este modo, no podrá ser negada la entrega.

Les será dada además toda clase de ayudas y asistencia para el descubrimiento y arresto de dichos desertores, los cuales les serán tambien detenidos y custodiados en las cárceles del país, á peticion y á espensas de los cónsules, hasta que estos ajentes hayan hallado una ocasion para hacerlos partir. Bien entendido que si esta ocasion no se presentase en el espacio de tres meses, á contar desde el dia del arresto, los desertores serán puestos en libertad, sin que puedan ser arrestados de nuevo por el mismo motivo.

Sin embargo, si el desertor hubiese cometido además algun delito en tierra, su estradicion podrá ser diferida por las autoridades locales hasta que el tribunal competente haya pronunciado debidamente su sentencia en el segundo delito, y haya tenido la sentencia misma cumplimiento.

Queda igualmente establecido que cuando los marineros ú otros individuos de la tripulacion sean súbditos del pais en que suceda la desercion, permanecerán en tal caso esceptuados de las precedentes estipulaciones.

Art. 36. Siempre que no haya estipulaciones contrarias establecidas en buena y debida forma entre los armadores, cargadores y aseguradores, las averías que sufran los buques del uno de los dos Estados, al ir ó arribar á los puertos del otro, se arreglarán por los cónsules y vice-cónsules de su nacion, á menos que no estén interesados en ellas otros habitantes del país en que residan dichos ajentes, en cuyo caso, y á no ser que intervenga compromiso amigable entre todas las partes interesadas, deberán arreglarse las averías por las autoridades locales.

nave, y en los de naufrajio, en los cuales las autoridades del país deberán limitarse á protejer á los cónsules, á quienes competirá la direccion del salvamento y conservacion de los objetos salvados.

E.

ECHAZON. Llámase echazon el acto de arrojar al mar parte del cargamento. Este acto se comprende entre las averías solo cuando se hace alijerar la nave con la mira de salvarla de algun riesgo. Si se ve-

Art. 37. Cuando naufrague ó encalle algun buque de las partes contratantes en el litoral de la otra, teniendo á su bordo la tripulacion ó parte de ella, corresponderá al cónsul ó vice-cónsul respectivo la direccion del salvamento y la conservacion de los objetos salvados.

Desde el momento en que las autoridades del país sepan el fracaso, lo avisarán al cónsul mas inmediato del punto donde ocurra; y mientras asiste este en persona, ó representado por algun delegado de su confianza, dictarán las medidas conducentes á poner en seguro á los navegantes, el buque y su cargamento, proveyendo á la subsistencia de aquellos y á la conservacion del todo ó de la parte que se salve de estos.

En cuanto comparezca el cónsul ó su representante, las autoridades locales dejarán á su cuidado que practique lo que tuviere por mas conveniente al salvamento, y solo intervendrán en sus operaciones para facilitarle los ausilios que necesite, mantener el órden, protejer los derechos del fisco, resguardar la salud pública, garantir los intereses de los salvadores que no pertenezcan á la tripulacion, y conocer judicialmente del naufrajio ó varada, siempre que se requiera la autoridad del juez para acreditar la lejitimidad del inventario de los efectos salvados, el depósito de ellos y los demás incidentes que pudieran hacer sospechosa la conducta del capitan y tripulacion de las naves que en semejante situacion se encuentren.

El cónsul podrá vender desde luego, con las formalidades establecidas en cada país, la parte de los objetos salvados que fuere necesaria para sufragar los gastos hechos en su salvamento y conservacion, así como todas aquellas mercaderías del cargamento que estén espuestas á deteriorarse, comprometiéndose á satisfacer las obligaciones á que esté afecto el producto de la venta. Si no existe cónsul, ó si existiendo no acudiera al llamamiento de las autoridades locales, procederán estas á la mencionada venta, y guardarán en depósito los papeles del buque náufrago, los efectos conservados, y el sobrante que resulte de los vendidos, despues de satisfechas las referidas obligaciones, para entregarlo todo á los propietarios ó á sus lejítimos representantes, sin que por esto se causen mas gastos que los derechos de salvamento, cuarentena y conservacion, así como los eventuales y estraordinarios á que estén obligados en semejantes casos los buques nacionales.

Las altas partes contratantes convienen en que los jéneros salvados, que deban reesportarse, no paguen derecho alguno de aduana, y que los destinados al consumo interior disfruten de las rebajas que determine la lejislacion de ambos países. *Tratado de 26 de marzo de 1856.*

rifica con otro objeto, la pérdida es para los dueños, salvo su derecho contra el capitan y causantes de la echazon. *Art. 676, Cód. de Com.*

2. Es justo no verificar la echazon sin una necesidad reconocida y acreditada. Así, cuando el capitan, atendida la situacion de la nave, lo juzga preciso, debe consultar antes á los oficiales de la misma, cargadores y sobrecargos si los hubiere Si estos se opusieren á las medidas que el capitan con su segundo, si lo tuviere, ó su piloto, hallaren necesarias para salvar la nave, podrá el capitan proceder á ejecutarlo bajo su responsabilidad no obstante la contradiccion, pues fuera temible que el miedo de perder sus bienes influyese en su oposicion é impidiera el único medio de salvacion que los mas entendidos reconocen necesario. *Art. 938, Cod. de Com.*

3. La eleccion de las cosas que deban arrojarse no ha de ser arbitraria; la ley las determina atendida la situacion y clase de las mismas: debe arrojarse en primer lugar la carga que hubiese en el combés ó cubierta, pues pone obstáculo á la maniobra. En seguida se arrojarán las cosas mas pesadas y de menos valor pertenezcan á quien se quiera. Las ordenanzas de Bilbao ponian la artillería entre las primeras cosas que habian de arrojarse. En las de igual clase, serán arrojadas primero las que se hallen en el primer puente, porque si la nave quedara mas cargada en el puente superior que en el inferior, no podría sostenerse derecha sobre las aguas. El capitan no ha de hacer por sí solo la eleccion de mercancías que se destinen á la echazon, sino que ha de oir á los oficiales; pero no debe consultar á los cargadores ó sobrecargos si los llevase, por la sencilla razon de que cada cual guiado por su propio interés fuera de parecer de echar los efectos que no le pertenecen. *Art. 941, Cód. de Cam.*

4. Puede facilmente conocerse que en el desórden ocasionado por una tempestad y en el inminente peligro en que debe tomarse á veces esta medida, hay poco lugar para guardar las precitadas reglas, y lo que solo importa en aquellos terribles momentos, es obrar con la mayor actividad. Esta deliberacion, pues, lo mismo que cuantas precauciones exijen las leyes, está subordinada al imperio de la necesidad. Asi en la práctica se distingue la *echazon regular* de la *irregular*. Dase el primer nombre á la que se verifica precedidas todas las formalidades legales, y el segundo á aquella en que un riesgo inminente no dá lugar sino para arrojar lo primero que á mano viene. En estos casos la ley presume la concurrencia de la voluntad de todos los interesados, y quedan por lo tanto obligados al pago de la avería aun cuando no se les hubiere consultado. *Art. 939, Cód. de Com.*

5. Pero sea antes ó despues de la echazon conforme lo permita el temporal, el capitan está obligado en ambos casos á redactar un acta que estenderá en el libro de la nave, la que firmarán todos los concurrentes que supieren. *Art. 940, Cód. de Com.*

6. En ella se hará mérito de los fundamentos y razones que se hubieren espuesto en pro y en contra lo resuelto. Á continuacion de esta acta deberá anotarse cuáles han sido los efectos arrojados; y si algunos de los conservados hubiesen recibido daño por consecuencia directa de la echazon, se hará tambien mencion de ellos. *Art. 942, Cód. de Com.*

7. Con objeto de precaver los fraudes, especialmente el que podria cometerse poniendo en tierra ciertas mercancías para suponerlas como echadas al mar, el capitan debe entregar copia del acta á la autoridad judicial del primer puerto donde arribe, jurando que su contenido es cierto.

ECUADOR. La provincia de Quito, parte de la antigua América española, logró su emancipacion en 1821, y al año siguiente quedó unida á la llamada república de Colombia. Esta, en 1831, se fraccionó en tres Estados independientes, y desde entonces la provincia de Quito ha tomado el nombre de república del Ecuador. Abandonado por la España todo proyecto de reconquista, se pensó en un acomodamiento, y en 25 de marzo de 1839 la república publicó un decreto declarando que continuaria admitiendo en sus puertos los buques mercantes españoles sin pagar otros derechos que los que pagasen los nacionales; que á los súbditos de España se les concederian las garantías que gozaban los de otras naciones, y que las producciones y manufacturas de España no pagarian derechos mas altos que los de las otras naciones europeas. Á consecuencia de este decreto se publicó otro por el Gobierno español en 17 de febrero de 1840, concediendo á los buques del Ecuador la proteccion que gozan los de las demás naciones; equiparándoles en el pago de derechos á las mas favorecidas, y admitiendo sus frutos y efectos como los de los otros Estados del continente americano.

2. Al propio tiempo ó sea en 16 de febrero del mismo año se firmó en Madrid el tratado en que se reconoció aquella república y la España renunció todos sus derechos á ella, y al paso que en el art. 17 se ofreció ajustar y concluir dentro un breve plazo un tratado de comercio por el 16 (1) se pactó que los súbditos de una nacion podrian comerciar en la otra sin mas restricciones que las que se impusieren á los del respectivo país, y sin pagar más derechos que los naturales del

(1) 16. Toda especie de tráfico y el cambio recíproco de los productos agrícolas y fabriles de uno y otro país será restablecido entre los súbditos de S. M. católica y los ciudadanos del Ecuador del modo mas franco y libre, sin mas restricciones que las impuestas ó que se impusieren á los propios súbditos ó ciudadanos en su respectivo territorio. Las embarcaciones mercantes de una y otra nacion podrán entrar libremente en los puertos abiertos al comercio estranjero con sus cargamentos compuestos total, parcial ó promiscuamente de artículos y efectos naturales y manufacturados, nacionales y estranjeros de lícito y libre comercio, y

mismo. Ignoramos si en este último punto pueden prometerse los buques españoles el cumplimiento de lo convenido, pues siendo la reciprocidad la base natural de todo convenio internacional, este no se ha cumplido por España, pues habiéndose promovido espediente en la Coruña en solicitud de que un cargamento de cacao guayaquil conducido por una fragata ecuatoriana se adeudara como importado en bandera española, con Real órden de 18 de agosto de 1844 se declaró que la parte de este tratado relativa á comercio, necesita de aprobacion de las Córtes, en caso que el Gobierno se decidiera á presentarlo tal como está redactado, y que entretanto las importaciones del Ecuador adeudáran por el arancel de América como conducidas en bandera estranjera.

EMBARCAR. Ninguna persona de cualqiera fuero ó condicion que sea puede embarcarse, ni pasar á bordo de las embarcaciones surtas en nuestros puertos, aunque sean de guerra, sin obtener el permiso por escrito del gobernador de la plaza, ni tampoco puede ningun individuo de las embarcaciones, aunque sean de guerra, bajar á tierra sin igual permiso, conforme al *art. 113, tít. 5, trat. 2, Ord. Gen. de la Arm.* (1).

2. Art. 22. No deberán los patrones de lanchas y botes admitir en sus embarcaciones jente, ropa ni otros jéneros sin consentimiento del oficial de guardia, pena de ser castigado á proporcion de la malicia que en el hecho se averiguase; y si fueren pertrechos del navío, de cualquier especie que sean, quedarán sujetos á las penas establecidas en el título de ellas. *Tít. 4 trat. 5 Ord. de la Real Arm.*

3. Art. 54. Ninguno podrá embarcar ó desembarcar cosa alguna sino por el portalon, y con consentimiento del oficial de guardia, pena de quince dias de prision; y si fueren pertrechos del navío ó ropa que á alguno hubiere faltado, incurrirá en las penas de los que hayan robado. *Tít 1, trat. 4, Id.*

4. Lo mismo se establece por los caps. 21 y 22 de la instruccion de generales y ministros de la armada y flotas de Indias inserto en la ley 138, tít. 15, lib. 9 de la Recopilacion de Indias.

no pagarán derechos mayores, ya sean de anclaje, toneladas y demás conocidos bajo el nombre de *derechos de puertos*, ya sea en los de *importacion* ó *esportacion*, que los que paguen ó pagaren los naturales de cada país respectivamente. *Tratado de 16 de febrero de 1840.*

(1) Art. 113. Ningun individuo de la escuadra bajará á tierra sin licencia del comandante jeneral de ella, que no deberá concederse hasta estar asegurados los navíos en toda la forma que prescribe el art. 24, y obtener permiso del gobernador, que en la capital se ha de solicitar por el comandante del departamento: y el de la escuadra, los de los bajeles y demás oficiales de ellos, si bajasen á la plaza, deberán visitar y presentarse la primera vez al gobernador, segun se establece en el art. 61, tít. 1 del presente tratado. *Tít. 5, trat. 2, Ord. Gen. de la Armada.*

5. Art. 28. No permitirán *(los sarjentos de guardia)* salida ni entrada de jente, ni aun su embarco en las lanchas ó botes que estuvieran al costado, ni estraccion ó introduccion de ropas, pertrechos ú otros jéneros algunos, sin recibir para ello la órden del oficial, quedando responsables en cualquier infraccion de estas materias, segun se verificáre haber contribuido á ella con su omision ó disimulo: pues deben hacer por sí ó por los cabos los reconocimientos que les pareciere necesarios antes del atracadero ó desatracadero de cualquier embarcacion. *Tít. 5, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm.*

6. Art. 61. En los bajeles de guerra que viajen de Europa á Indias no podrá transportarse á individuo alguno, de cualquier calidad que sea, sin que preceda mi órden. *Tít. 7, trat. 6, Id.* Véase *Pasajeros.*

EMBRIAGUEZ. La turbacion de las facultades intelectuales causada por el vino ú otro licor. La embriaguez puede considerarse como delito en sí misma, ó como circunstancia que media en la ejecucion de alguno: bajo ambos aspectos vamos á tratar de ella.

2. La pena al que se embriaga es la de cepo á pan y agua, y en caso de reincidencia, se le quita la racion de vino y se le impone mayor pena, castigándose igualmente al cabo de rancho en conformidad al art. 169, tít. 1, trat. 5, Ord. Gen. de la Armada (1): si incurre en este vicio un práctico, se le priva de ejercicio, con arreglo al art. 49, tít. 7, trat. 5 de dichas Ord. Gen. (2).

3. Las opiniones de los jurisconsultos no están aun uniformes acerca la culpabilidad ó inculpabilidad de los actos cometidos en estado de embriaguez. Examinándose y depurándose esta materia, se ha hecho la distincion entre la embriaguez habitual y accidental, entre la procurada y la involuntaria, estableciéndose segun ella diverso grado de culpabilidad.

4. Las leyes de partida, sin hacer distincion de ninguna clase, con-

(1) Art. 169. Al que se embriagare se pondrá en el cepo por cuatro dias á pan y agua: y si fuere frecuente en el vicio, se le quitará enteramente la racion de vino hasta que acredite su correccion, dándole seis zambullidas en el agua, bien embragado en un aparejo de penol, cada vez que reincidiere. Se reconvendrá y correjirá al cabo de rancho del vicioso, si se le averigua falta de celo para que no se le suministre vino en él: y al que se lo hubiere dado ó diere en cualquier ocasion, sea de su rancho ó de otro, se le quitará el de su racion por tiempo de un mes, tanto en la mar como en el puerto. *Tít. 1, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm.*

(2) Art. 49. Ha de celar el capitan de puerto la conducta personal de los prácticos, corrijiéndoles sus defectos: y si alguno tocase en el vicio de embriaguez, le privará inmediatamente de ejercicio, prohibiéndosele aun en clase de particular, como á cualquier patron de pesquera ú otro hombre de mar que incurra en semejante fealdad. *Tít. 7, trat. 5, Id.*

sideran á la embriaguez como circunstancia atenuante; el Código penal de 1822, harto duro en este punto, declaraba no considerarlo tal; mas el Código penal vijente declara ser circunstancia atenuante la de ejecutar el hecho en estado de embriaguez, cuando esta no fuere habitual ó posterior al proyecto de cometer el delito.

5. En las Ordenanzas del Ejército no se considera á la embriaguez cual circunstancia atenuante, pero si en las de la Real Armada, conforme al art. 40, tit. 3, trat. 5. (3).

EMPLEOS. Las autoridades de marina no pueden dar ninguno que no esté antes determinado por las Ordenanzas ó Reales órdenes, segun por haberse desconocido este principio, creándose en la provincia de Valencia el de cabo celador, se declaró en Real órden de 17 de febrero de 1825.

2. Habiendo reclamado sueldo un individuo nombrado maestro de arboladura, en la provincia de Tortosa, se mandó que el nombre de tales empleos imajinarios y desconocidos, no dán derecho á sueldo alguno, á menos que se justifiquen plenamente servicios efectivos. Véase lo dicho al final del núm. 3 de la voz *Comandante Principal,* páj. 263.

ESCORIALES. Véase *Minas*.

ESCRIBANO. El de los juzgados de las comandancias de Marina se nombrará por el Capitan jeneral del departamento, á propuesta del comandante en cuyo juzgado deba servir, á tenor del art. 25, tit. 1 de las Ord. de Mat. (1). El nombramiento, sin embargo, no puede ser arbitrario, sino que debe recaer por precision en escribano de titulo, ó si asi no fuese deben exijirlo de quien corresponda para que no tengan obstáculo en actuar en los negocios públicos, segun lo dispuesto en Real órden de 25 de marzo de 1827.

2. El nombrado debe ser por precision alguno que sirva escribanía pública donde las hubiere de número, segun Reales órdenes de 28 de setiembre de 1826 y 6 de noviembre de 1831, ratificadas en 5 de febre-

(3) Art. 40. Si constare por el proceso, sin que pueda dudarse, que el delincuente estaba embriagado cuando cometió el crimen, de suerte, que por este accidente le faltaba el uso regular de la razon, no se le impondrà pena capital; pero sí la de algunos años de galeras, ó destierro á presidio, ó arsenal, segun las circunstancias del delito; cuya escepcion no tendrá lugar, si se probare haberse embriagado con el fin de cometer el delito mientras lo estaba; ó si le hubiere cometido despues del tiempo regular, para que cesase la embriaguez: y siendo crímen de desercion, si no hubiere hecho dilijencia de restituirse á su cuerpo habiendo recobrado el uso de la razon. *Tit. 3, trat. 5, Ord. de la Real Arm.*

(1) Art. 25. Véase la nota 1, páj. 100.

re de 1848, en razon á haber pretendido la Audiencia de Galicia, que el escribano de Corcubion optase por la escribanía de número ó la de Marina que ejercia.

3. El escribano está obligado á ocuparse en todo lo correspondiente á su profesion que le ordenare el comandante, así dentro la capital del partido como fuera de ella. No goza sueldo alguno, pero sí de los derechos que segun ley le correspondan en los negocios que actuare; así se dispone en los arts. 25 y 26, tít. 1, Ord. de Mat. (2), y en la Real órden de 28 de setiembre de 1826. El propio Capitan jeneral en conformidad á lo dispuesto por el art. 29, tít. 1, Ord. de Mat. (3), está facultado para separar al escribano.

4. Al efecto de que con facilidad pueda tenerse noticia de todos los contratos que se celebren en asuntos relativos á la navegacion, fletamento de buques, préstamos marítimos, venta de buques y demás contratos de esta especie, se halla dispuesto por el art. 27, tít. 1, Ord. de Matrícula (4), cuya observancia se recordó en Real órden de 24 de mayo de 1847 (5), que se formalizarán todos en poder del escribano de marina, quien debia llevar un protocolo aparte de esta clase de documentos y dar un estracto ó noticia testimoniada al comandante de marina; debiendo tenerse entendido con respeto á la venta de buques, que es nula toda escritura que no se otorgue ante el escribano de marina, segun el art. 4, tít. 9, Ord. de Mat. (6). Estos protocolos no se deben

(2) Art. 25. Véase la nota 1 de esta misma voz, y art. 26 en la nota 4, pájina 103.

(3) Véase la nota 6, páj. 104.

(4) Art. 27. Han de formalizarse ante los escribanos de marina todos los asuntos relativos á la navegacion y fletamento en que tengan parte los dependientes del fuero de marina, debiendo manifestarse á estos clara y fielmente aquellas condiciones que tengan por defectuosas, y advertirles del modo y circunstancias en que convenga estender las escrituras para escusar las desavenencias que suelen orijinarse. Tambien deberán solemnizarse los préstamos ante los escribanos de marina, que deberán prevenir á los interesados en el cargamento de las naves las cantidades que ya hubiesen percibido sus patrones. Para la claridad de estos y demás instrumentos legales que se actuasen ante los escribanos de marina sobre asuntos de ella é intereses de sus dependientes, y de las copias autorizadas que se les comunicasen, formarán un particular fiel rejistro y protocolo con toda claridad y distincion de años, sin mezcla de algun otro asunto inconexo: pasando sucesivamente de unos á otros escribanos de marina, para que sirvan en todo tiempo; sobre que celarán con esmero los comandantes militares, exijiendo en fin de cada año un estracto ó noticia testimoniada de los instrumentos de esta naturaleza que se hubiesen autorizado en él. *Tít. 1, Ord. de Mat.*

(5) Véase la nota 3, páj. 171.

(6) Art. 4.° Han de cuidar los mismos comandantes por todos los medios posibles cortar todo fraude que pudiera injerirse en la propiedad de las embarcaciones; y al efecto declaro que toda escritura de propiedad de embarcacion protocola-

considerar propiedad del escribano que los forma, sino pertenecientes á la escribanía de marina, donde han de quedar en caso de fallecimiento ó remocion del que la rejenta.

5. Si bien es claro que conforme lo dicho en el número anterior el derecho de los escribanos de marina se limita á autorizar las escrituras relativas á navegacion, no obstante pretendieron intervenir en todas las que celebrasen los matriculados, y en su aclaracion se circuló por la Capitanía jeneral de Cartajena una órden, en 25 de julio de 1840, en la que se manifestó la necesidad de que aquella intelijencia se entendiese limitada á los contratos que tuviesen relacion con la navegacion, lo que así se dispuso en Real órden de 18 de diciembre de 1818 (7) y en corroboracion de este principio en Real órden de 1.° de julio de 1831 (8) se mandó que los aforados de marina puedan testar conforme

da en la escribanía de marina de la provincia será válida, aunque posteriormente se ejecute en cualquiera otra parte otro documento contrario á aquel; declarando nulo cualquiera que fuere no otorgado en la escribanía de marina; en la que no pudiéndose actuar en este punto sin órden del comandante, no pueden ocultársele semejantes novedades, ni dejar de anotarlas en el asiento de la embarcacion. *Título 9. Ord. de Mat.*

(7) He dado cuenta al Rey N. Sr. de la carta de V. E. núm. 468 de 11 de junio sobre la queja del escribano de marina de Tortosa contra el auditor de la misma provincia sobre haber este otorgado una escritura ante otro escribano que el del ramo de matrículas; y S. M., de conformidad con el dictámen del Consejo Supremo de Almirantazgo, ha determinado que sin embargo de lo que espresa la Real órden de 28 de abril de 1798 que á su favor cita el primero, no debe prohibirse á los individuos del fuero de marina que en ciertos instrumentos de asuntos de familias como el de capitulaciones matrimoniales de la hija del espresado auditor y otros cualesquiera que no sean de los prescritos en la Ordenanza de Matrículas, se valgan del escribano mas de su confianza, máxime cuando esta misma facultad no obliga por el artículo 27 del tít 1.° á hacerse la escritura de propiedad ó de traslacion de dominio de un buque ante el de matrículas de marina sino que se le presente una copia, siendo así que es uno de los que puede reputarse por pertenecientes con mas razon al referido ramo y juzgado de marina. Madrid 18 de diciembre de 1818.

(8) He dado cuenta al Rey N. Sr. del espediente que V. S. acompañó á su oficio de 26 de julio del año último instruido en la ordenacion de Andalucía en consecuencia de la queja producida por el contador del hospital militar de S. Fernando, á causa del procedimiento del tribunal del departamento de Cádiz, exijiendo la presentacion de los testigos que asistieron á la última disposicion testamentaria del contra-maestre de su Real armada D. Bartolomé Bonifilio, muerto en aquel hospital, á fin de que declarasen en el espediente que formaba el mismo juzgado sobre validacion del indicado testamento; y S. M., habiendo tenido por conveniente oir el parecer de su Consejo de la guerra, conforme con el dictámen de este Supremo Tribunal, espuesto en acordada de 10 de este mes, se ha servido declarar que la intervencion y conocimiento que tomó el juzgado de marina para la declaracion de la seguridad y subsistencia del testamento otorgado por el referido contra-maestre

á las leyes comunes valiéndose en este caso de los escribanos que mas les conviniera.

6. El Código de Comercio deja al arbitrio de los interesados el redactar los contratos ó sea pólizas de fletamento, ya mediante escritura pública, ya por póliza de corredor y ya por fin por escrito privado. Como estas disposiciones se hallaban en contradiccion con el artículo de la ordenanza arriba transcrito, se opusieron á su cumplimiento las autoridades de marina, y despues de varias reclamaciones hechas por distintas corporaciones, con Real órden de 2 de abril de 1835 (9) se permitió que por via de ensayo se redactaran las pólizas de fletamento en estilo privado ó autorizado por el corredor; así pues parece que subsistirá la obligacion de acudir al escribano de marina en el solo caso de querer estender en pública forma la póliza de fletamento.

7. Siempre que la autoridad de marina necesite testimonio de alguna escritura de fletamento otorgada en poder de los escribanos de marina, deben estos sacarla gratuitamente, segun se halla mandado por Real órden de 19 de julio de 1834 (10), en vista de cuya disposicion y

D. Bartolomé Bonifillo, fué ilegal como fundada en Reales determinaciones ya derogadas por otras posteriores, y que estando en contradiccion con estas últimas la práctica que se alega por el fiscal y auditor del departamento, los aforados de marina que no quieran testar como militares y prefieran hacerlo conforme á las leyes comunes, están en el caso de poder valerse del escribano que tengan por conveniente. Dios guarde, etc. Madrid 1.º de julio de 1831.

(9) Escmo Sr.: He dado cuenta á S. M. la Reina gobernadora del oficio del antecesor de V. E. de 23 de setiembre último, con el que me acompaña una esposicion de la junta de comercio de Sevilla, y el oficio con que se la dirijió el gobernador civil de aquella provincia, en solicitud de que no se obligue á los capitanes ó cargadores de buques á que reduzcan á escritura pública los contratos de fletamento mediante á que los artículos desde el 737 al 743 del Código marcan los requisitos con que se han de estender estos contratos, sin que en ninguno se esprese la cualidad de escritura ni que su otorgamiento sea por escribano de marina. Y enterada de todo S. M. y deseando dar proteccion al comercio marítimo por cuantos medios sea posible, á fin de que este tenga la espedicion y franqueza que necesita, despues de haber oido al Consejo real de España é Indias, el cual es de parecer que sea á voluntad de los referidos capitanes y cargadores de los buques mercantes el otorgar ó no sus contratos de fletamento, esto es, que se les deje en absoluta libertad de ejecutar semejantes operaciones segun les parezca, pues que por su interés propio harán siempre aquello que crean, ó que la esperiencia les haya hecho ver que les es muy útil y conveniente para su seguridad, se ha dignado mandar que se haga un ensayo de este método en la marina, el cual se continuará observando indefinidamente si su práctica no ofrece graves inconvenientes al buen órden en jeneral y á la proteccion que desea dispensar por cuantos medios sean posibles al citado comercio marítimo. Dios guarde, etc. Madrid 2 de abril de 1835.

(10) Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. la Reina gobernadora de la carta de V. S. núm. 101 de 23 de mayo último en que participa hallarse prontos y embar-

por analojía de casos, parece debe decirse lo mismo en todos los documentos, de cualquier especie que fueren, que los escribanos de marina hubiesen autorizado.

8. Los Comandantes de las provincias están facultados para autorizar á los oficiales mayores de las escribanías para sustituir á los escribanos en caso necerario, bien que siempre serán estos responsables de los actos de aquellos; así se declaró en Real órden de 22 de diciembre de 1854 (11).

ESCRITURAS. Véase *Matrícula de embarcaciones.*

ESPURGO. Véase *Sanidad.*

ESTADIAS. Llámase así la cantidad que se paga por el fletador como indemnizacion de los menoscabos que sufre la nave con la demora, gastando en el mantenimiento y salarios de la tripulacion, y privándola de ganar por otra parte lo que pudiere cuando deja de cargar ó descar-

cados en el bergantin *Ntra. Sra. del Cármen* los efectos que señalan las relaciones que incluye unidas procedentes de los salvados del naufrajio de la *Lealtad*, con lo demás á que se refiere; y S. M. se ha dignado aprobar todo lo practicado por V. S. con respeto á flete; y por lo que dice relacion sobre el pago de los testimonios que se saquen de la escritura de fletamento, ha resuelto S. M. que puesto que el escribano de marina de esa provincia ha cobrado los derechos señalados por arancel de la escritura otorgada por la Real hacienda por D. Juan José Echabarría, capitan del espresado bergantin para conducir al Ferrol los indicados efectos é igualmente ha percibido los derechos que le pertenecen por la copia de escritura; está obligado á librar sin estipendio alguno los testimonios que necesite y pida la Real hacienda de marina para su resguardo ó conocimiento que de ello deben dar los jefes á la superioridad, porque estos actos deben considerarse puramente oficiales.—Lo que de Real órden comunico á V. S. para su intelijencia y la del referido escribano para los fines consiguientes á su puntual cumplimiento en este é iguales casos que ocurran en lo sucesivo.—Lo traslado á V. S. de la misma Real órden para intelijencia de la junta y fines que puedan ser convenientes por resultas de su informe en oficio núm. 1415 de 7 del actual. Dios, etc. Madrid 19 de julio de 1834.

(11) Excmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de una instancia de D. Cayetano Sans, escribano del juzgado de Marina del tercio y provincia de Mallorca, en solicitud de que se autorice al oficial mayor de dicha escribanía para que lo sustituya en ausencia, enfermedades ú ocupaciones: y S. M. conformándose con lo informado por el Tribunal Supremo de Guerra y Marina se ha servido resolver, que siendo perjudicial autorizar por tiempo indeterminado para todos los casos indicados á los oficiales mayores de las escribanías de los juzgados de Marina, solo es permitido que los comandantes de los tercios ó provincias autoricen la situacion referida en cada caso que ocurra y fuere necesario, pero siempre quedando responsables los escribanos de los descuidos que puedan cometer.—Dígolo á V. E. para su intelijencia y fines que se previenen. Madrid 22 de diciembre de 1854.

gar en el plazo acordado. Sobre estadías es la cantidad que igualmente se abona pasado el término de las estadías. Estas cantidades deben fijarse en la póliza de fletamento. *(Art. 737 Cód. de Com.)*.

2. Cumplido que fuere el término de las sobreestadías sin que el fletador cargue ó descargue sus mercaderías, si la dilacion estuviese en no ponerle toda la carga al costado, podrá rescindir el fletamento exijiendo la mitad del flete pactado; si consistia en no completar el cargamento empezado á cargar, entonces pagará el flete entero de lo que deje de cargar; y si consistiese en no recibirle la carga, acudirá al tribunal de comercio de la plaza, y en su falta al juez de primera instancia para que providencie el depósito. A mas de eso la justicia exije, que si la nave sufriera algun descalabro por efecto de su retardo en el puerto, corran sus consecuencias por cuenta del fletador. *Arts. 744, 745 y 759 Cód. de Com.*

3. Lo dicho se funda en la regla jeneral de que todo fletador que abandona el fletamento sin haber cargado cosa alguna, debe pagar la mitad del flete convenido; y el fletante queda libre y quito de todas las obligaciones que contrajo en el fletamento. *Art. 761, Cód. de Com.*

4. Consiguiente la ley con este principio, permite el descargar las mercaderías antes de emprenderse el viaje con tal que al medio flete, que se debe al fletante en recompensa de la rescision del contrato, se añada el pago de los gastos de desestivar y resestivar y cualquier daño que por esta razon se orijine á los cargadores. Pero como es justo que estos puedan oponerse á la descarga de los efectos, porque no quieran esponerse á que se les malbaraten los suyos aun cuando se les indemnice el menoscabo que por este motivo sufriéren, combinando los intereses de unos y otros se les concede el derecho de oponerse á la descarga, abonando el importe de los efectos que se pretendan descargar al precio de la factura. *Ard. 765, Cód. de Com.*

5. Estas reglas, sin embargo, se modifican por el principio de derecho que declara no haber faltado quien deja de cumplir una obligacion por caso fortuito ó fuerza mayor. Por lo tanto, si sobreviniere una declaracion de guerra entre la nacion á cuyo pabellon pertenece la nave, y otra cualquiera potencia, pues si no lo es desaparecen las causas de temer, ó cesaren las relaciones de comercio con el pais designado en la contrata de fletamento para el viaje de la nave, quedan por el mismo hecho rescindidos los fletamentos y estinguidas todas las acciones á que pudiera dar lugar, sin indemnizacion á ninguna de las partes. Hallándose cargada la nave se descargará á costa del fletador, porque los perjuicios que causan los casos fortuitos y fuerza mayor, son siempre para el dueño de la cosa. Por esta razon no encontramos justo el que el fletador, segun manda el Código, deba abonar los salarios y gastos causados por el equipaje desde que se comenzó á cargar la nave. *Art. 768, Cód. de Com.*

ESTADOS UNIDOS. Véase el núm. 15 en *Desertor*.

ESTRANJEROS. Para matricularse los que lo fueren necesitan ciertos requisitos de que se hace mérito en los arts. 8 y 9, tít. 2, Ord. de Mat. (1).

2. Segun se dice en la voz *Abanderamiento* ningun estranjero puede tener parte en naves españolas, y si se adquiere una estranjera entre uno de los requisitos que deben justificarse antes de proceder al abanderamiento es que en la nave no tiene interés ningun estranjero, conforme á los arts. 5 y 6 tít. 9, Ord. de Mat. (2) y bajo las penas que establece el art. 9 del tít. 14 (3) contra los que en infraccion de estas disposiciones cooperasen á ocultar algun fraude en la propiedad de las naves.

(1) Art. 8.° A los forasteros ó estranjeros que soliciten matricularse de nuevo, no se les formará asiento sin que juren no ser matriculados en otra parte; enterándoles de la pena en que incurren si faltan á esta verdad ó encubren su verdadero nombre, y de la libertad para domiciliarse donde mas les acomode. Y además, con el fin de contener á los que procuran eludir la obligacion de venir á mi servicio, desertando de sus matrículas, y alistándose en otras; á todo forastero natural de mis reinos en Europa se exijirá para matricularlo donde pretenda la fé de bautismo y certificacion de la justicia ó de su párroco, que acredite su naturaleza, conducta, el tiempo y motivo de ausentarse de su pueblo: cuidando los jefes militares de confirmar esta realidad para no formar el asiento sin la seguridad debida de no mezclarse en la solicitud engaño alguno.

Art. 9.° Asi de los forasteros como de los estranjeros matriculados en el año que corra, deberán pasarse á principios del siguiente los comandantes principales de matrículas, ó de los tercios navales de los departamentos recíprocos, copias de los asientos que les pasarán los comandantes de las provincias ó partidos; para que cada uno de aquellos jefes procure indagar en la comprension de su mando si ha mediado algun fraude en la matrícula de esta jente, dándose los avisos convenientes de las resultas. *Tít. 2, Ord. de Mat.*

(2) Art. 5.° Véase en la nota 15, paj. 20.

Art. 6.° El espediente que ha de formarse para matricular embarcaciones estranjeras se compondrá no solo de los documentos justificativos del vendedor para acreditar su lejitimidad, y de los de la escritura de venta, sino que ha de añadirse justificacion juramentada del comprador ó compradores en crédito de que ninguno que no sea español nativo ó naturalizado tiene la menor parte en la embarcacion; y si esto se verifica con algun estranjero naturalizado, habrá de hacerlo constar; y por último espondrán los declarantes estar enterados de que justificándose lo contrario se confiscará la embarcacion con todos sus pertrechos á favor de mi real fisco, y además se harán acreedores á la pena que las circunstancias dictáren. *Tít. 9, Ord. de Mat.*

(3) Art. 9.° Si con el fin de ocultar dominio ó interés de estranjero en nave que tambien lo sea se figurase ocultamente un matriculado comprador de ella, incurrirá en la pena de hacer tres campañas seguidas con plaza de grumete, y además se confiscará la nave con todos sus pertrechos y aparejos, vendiéndose á favor de mi real fisco. El escribano que autorice escritura maliciosa y reservada de esta es-

3. En naves estranjeras sin el competente permiso no puede embarcarse ningun matriculado, segun se dice en la voz *Matriculado.*

4. Si bien los estranjeros asi domiciliados como transeuntes gozan fuero de estranjería, le pierden entre otros casos, segun el art. 31 del Real decreto de 7 de noviembre de 1852, en los delitos cometidos á bordo y en alta mar, en los juicios de presas, y en las causas por tráfico de negros.

5. En el art. 36 al 40 del indicado Real decreto (4) se fijan los derechos que concede nuestra nacion á los buques estranjeros para entrar en puertos españoles, los que se les conceden en caso de naufrajio ó

pecie, ó que por cualquier otro medio contribuya al fraude, quedará para siempre privado de oficio, y sujeto á mayor pena segun la gravedad de la culpa. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(4) Art. 36. Los buques pertenecientes á cualquiera de las naciones ó potencias estranjeras podrán acojerse á los puertos españoles.

Cuando lleguen por arribada forzosa serán ausiliados por las autoridades españolas sin mas restricciones que las necesarias para evitar el fraude ó contajio.

No se privará á los buques de sus tripulaciones, antes bien serán restituidos á su bordo los desertores cuando fuere posible su aprehension.

Art. 37. Los buques mercantes estranjeros no podrán servir de asilo á los criminales españoles, y cuando se refujiasen á bordo, las autoridades españolas, de acuerdo con el cónsul respectivo, podrán proceder á la estradicion.

Art. 38. Respeto del asilo tomado por los criminales españoles en los buques de guerra estranjeros, se procederá á reclamar la estradicion por la via diplomática, con sujecion á las leyes y tratados vijentes.

Art. 39. Cuando á bordo de un buque mercante, anclado en puerto español, ocurra algun esceso que pueda perturbar la tranquilidad pública, ó atentar contra la seguridad interior ó esterior del Estado, la autoridad local competente tendrá derecho á intervenir y conocer para precaver y reprimir aquellos escesos. Si estos atacan esclusivamente la disciplina anterior del buque, su capitan procederá segun estime conveniente, y obtendrá ausilio de las autoridades españolas, si lo reclama.

Art. 40. En los casos de naufrajio de un buque estranjero, las autoridades de Marina, sin que por ninguna otra deba suscitarse competencia, y dar ocasion á entorpecimientos, daños y reclamaciones trascendentales, antes bien recibiendo aquella autoridad el ausilio de todas las demás, proveerán á todo cuanto fuere necesario para el salvamento de las personas, del buque y de su carga, procediendo todo de acuerdo con el capitan del buque y el cónsul de la nacion respectiva, si en aquel punto le hubiere.

A falta de cónsul en el punto del naufrajio, podrá el mismo inmediato nombrar persona que con poder bastante le represente.

Los estranjeros están exentos, así como los súbditos españoles en la actualidad, de pagar cantidad alguna por razon de costas ó derechos procesales en las actuaciones, espedientes ó procedimientos que se formen con motivo del naufrajio y salvamento.

Deberán satisfacer únicamente, como súbditos españoles, los gastos que se causen por razon del salvamento mismo.

En el caso de que se altere la lejislacion y disposiciones vijentes, ni en ningun

arribada, y la consideracion que obtienen, segun fueren de guerra ó mercantes, caso de refujiarse en ellos criminales españoles. Se les reconoce el derecho á reclamar los desertores de sus tripulaciones; y si bien en los delitos que ocurran á bordo de buques mercantes estranjeros las autoridades españolas tendrán la oportuna intervencion, se reserva á los capitanes el derecho de represion de las faltas de disciplina, para lo cual si lo reclaman obtendrán el ausilio de las autoridades españolas.

EXENCIONES. Gozan los individuos á cuyo favor se halla otorgado el fuero de marina de iguales exenciones y preeminencias de las otorgadas á los que obtienen fuero militar, en fuerza de la Real órden de 8 de agosto de 1800 (1), que declara estar en vigor en la marina las disposiciones que se publiquen para el ejército en cuanto sean adaptables.

2. La primera y principal exencion que compete á los que gozan fue-

otro, los estranjeros no tendrán obligacion de pagar nunca por razon del salvamento, derechos mas crecidos que aquellos que paguen los súbditos españoles; pero podrá detenerse la entrega de los objetos salvados hasta que se satisfagan los derechos correspondientes, ó se asegure el reíntegro por medio de fianza bastante. *Real decreto de 7 de noviembre de 1852.*

(1) El señor secretario del despacho de Marina con esta fecha me comunica la Real órden siguiente: — Por Real órden de 14 de febrero de 1769 se mandó que en la Real Armada se observen las órdenes del ejército en cuanto fueren compatibles con las de marina, y en lo que no lo sean se consultará á S. M. para su Real determinacion, aunque está bien claro el sentido de esta Real resolucion, á saber: que pudiendo ocurrir por la diversidad de servicios de guerra y mar que algun punto de las órdenes particulares del ejército que se estiende igualmente á la Armada, no puedan cumplirse en ella, ó se oponga directamente á los preceptos de las mismas ordenanzas, se suspenda en tal caso lo prevenido en dicha Real órden, y sin promover competencia alguna se consulte á S. M.: y en vista de lo que represente una y otra parte, decidirá la mutacion que corresponda hacer en una y otra ordenanza, á fin de conciliarlas si fuere posible, ó hará la escepcion que pida el caso sin destruir nunca los principios constitutivos en cada una de ellas; sin embargo, son repetidísimos los recursos que se han orijinado desde el año de 1769 acá por no haberse dado otra jenuina intelijencia á la citada Real órden y por haberse interpretado con equivocacion que se mandaba en ella uniformar la marina con el ejército segun la ordenanza de ésta, dando márjen á que muy pocos, fuera de la marina, consulten ni observen las ordenanzas de este cuerpo: enterado de todo el Rey, y de las innumerables competencias que hay pendientes y se orijinan cada dia, ha determinado que se circule una Real órden á todos los cuerpos, tribunales y justicias de dentro y fuera del reino, á fin de que se observen inviolablemente y sin interpretacion alguna las ordenanzas jenerales de la Armada, tanto para el gobierno interior de este cuerpo, como para su correspondencia con las demás jurisdicciones y las que igualmente deben ser guardadas en cumplimiento de lo mandado en dichas ordenanzas. Dios, etc. San Ildefonso 8 de agosto de 1800.

ro de marina, es la de ser juzgados en todos sus negocios civiles y criminales por los tribunales especiales y privativos que la munificencia de S. M. creó al efecto de honrarles con este distintivo, segun así se declara en los art. 1 y 18, tít. 2, trat. 5, art. 119, tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm. y en el art. 42, tít. 1, art. 1 y 2, tít. 5, art. 3 y 22, tít. 6, Ord. de Mat. (2), debiendo empero entenderse que jamás corresponderá

(2) Art. 1.° Todos los individuos que estuvieren de actual servicio en mi armada en cualesquiera cuerpos y clases, empleos ó ejercicios de guerra, ministerio y mar, los empleados en las diferentes ocupaciones necesarias á la construccion, aparejo y armamento de bajeles, la jente de mar y obreros de todos jéneros matriculados en la estension de mis dominios para servicio de ellos, han de gozar el fuero militar de la marina; en virtud del cual no podrán ser compelidos á comparecer en juicio ante las justicias ordinarias ni otras cualesquiera; y sus causas así civiles como criminales, se sustanciarán por los jefes de guerra ó ministerio de la misma marina á quienes corresponda, segun se declara en los artículos siguientes.

Art. 18. Los que habiendo servido en la armada en cualquier empleo ó ejercicio se retirasen con despacho mio para gozar fuero militar, y las viudas de oficiales de guerra y ministerio ó dependientes de la jurisdiccion de marina (que deberán gozarle mientras se mantengan en estado de tales) dependerán de la misma jurisdiccion, y sus causas así civiles como criminales se sentenciarán en primera instancia por los jefes de ellas á quien pertenezca. *Tít. 2, trat. 5, Ord. de la Real Armada.*

Art. 119. El conocimiento de los autos relativos á la pesca, como quiera que se entienda hecha en la mar, en sus orillas, en los puertos, rios, abras, jeneralmente en todas las partes á donde llegue el agua salada y tenga comunicacion con la de la mar, ha de pertenecer privativamente al juzgado de los ministros de marina, siendo de su particular inspeccion la práctica y observancia de las reglas establecidas sobre esta materia, la concesion de licencia á los que hubiesen de emplearse en ella, respeto de estar la facultad de pescar reservada á la jente de mar matriculada. *Tít. 3, trat. 10 Ord. de la Real Arm.*

Art. 42. Véase en la nota 27, páj. 253.

Art. 1.° Todo individuo matriculado de cualquiera clase que fuere, y cuantos se emplearen ó dependieren de los juzgados de marina en sus partidos ó provincias, y los escribientes que se ocuparen en los despachos de todas las comandancias de este ramo, han de gozar de su fuero militar, á cuya jurisdiccion quedarán afectos é independientes de toda otra, así en causas civiles como criminales, fuera de aquellas que se hubieren declarado esceptuadas; estendiéndose este fuero al punto de testamentos con los mismos privilejios que tengo declarados á todos los militares, otórguenlos hallándose en campaña, ó estando en sus casas fuera de tal servicio, y aun sin disfrutar sueldo alguno de mi erario.

Art. 2.° Véase la nota 1, páj. 342. *Tít. 5, Ord. de Mat.*

Art. 3.° Véase la nota 2 páj. 82.

Art. 22. Del conocimiento privativo del juzgado de marina ha de ser todo lo relativo á la pesca, ya sea hecha en la mar, como en sus orillas, puertos, rios, abras y jeneralmente en todas partes donde bañe el agua salada y tenga comunicacion con la del mar; siendo de la particular inspeccion del mismo juzgado la práctica y observancia de las reglas establecidas para gobierno de este ramo en los re-

la formacion de consejo de guerra mas que á los que obtuvieren graduacion militar, pues el conocimiento de los delitos que cometieren los que no le tuviesen, pertenece al juzgado de marina respectivo, á tenor de la órden de 19 de febrero de 1842 (3).

3. En las voce *Quintas*, *Alojamientos*, *Bagajes* y *Cargas Concejiles* nos ocupamos de las exenciones que en este punto corresponden á los aforados de marina; no obstante, los que no se hallen en actual servicio no se escusarán de aquellas á que concurran las clases privilejiadas, en conformidad al art. 8, tit. 5, Ord. de Mat. (4).

4. Compréndese en esta clase de servicios el de patrullar para conservar la tranquilidad de una poblacion, segun se declaró en Real órden de 31 enero de 1846 (5), bien que en este caso deberia prestarse semejan-

glamentos y órdenes particulares que yo mandare espedir; así como en la concesion de licencias y la imposicion de los castigos en que incurran los contraventores. *Tít.* 6, *Ord. de Mat.*

(3) Excmo. Sr.: El Rejente del reino se ha enterado de la consulta espresada en la documentada carta de V. E., núm. 6, acerca de si deben ser juzgados en Consejo de Guerra todos los empleados de marina ó solo los que tienen graduacion militar á quienes se forme causa para averiguar la conducta política y militar que hayan observado en las provincias Vascongadas durante la rebelion que las dominó en octubre del año próximo pasado, y S. A. conformándose con lo opinado por la junta de almirantazgo en vista del parecer del asesor jeneral de marina, ha tenido á bien resolver que los citados empleados de marina que no gozan graduacion militar, deben ser juzgados por el tribunal del ramo del departamento y juzgado de las provincias á que pertenezcan en el mismo modo y forma que lo son en cualquiera delito que cometan; pues de serlo en Consejo de Guerra era considerarles con la prerogativa misma que disfrutan los que obtienen graduacion militar en contravencion de la Ordenanza. Dios guarde, etc. Madrid 19 de febrero de 1842.

(4) Art. 8.° No eximirá á los matriculados su fuero de aquellas pensiones ó cargas de alternativa que suelen establecerse en los pueblos, y á que concurran las otras clases privilejiadas, con tal que el jefe de la matrícula esté anteriormente de acuerdo con los jueces ordinarios para que se haga el repartimiento sin perjuicio de mis matriculados; no debiendo comprenderse en tales contribuciones los empleados en actual servicio, ni sus familias que estén á sus espensas. *Tít.* 5, *Ordenanzas de Matrícula*.

(5) Escmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. del espediente instruido en este Ministerio á consecuencia de las contestaciones que mediaron en mayo y junio de 1845 y á que se referia la comunicacion de V. E. de 13 de febrero del año próximo pasado, entre el jefe político de Pontevedra y el comandante militar de marina de Villagarcía, por oponerse este, fundado en la Ordenanza de Matrículas vijente á que los individuos de ella hiciesen el servicio de patrullas en union de los particulares como pretendia aquel. Y enterada S. M. de lo que acerca del particular han espuesto la junta de direccion de Armada y el Tribunal Supremo de Guerra y Marina: y conforme en todo con lo que resulta de la conformidad de ambos dictámenes, se ha servido declarar que el comandante de marina de Villagarcía cumplió con su deber oponiéndose á las exijencias del jefe político de Ponteve-

te servicio en el modo y forma que se esplica en la misma, el de pasar pliegos á las autoridades militares cuando en algun caso estraordinario de guerra es necesario este servicio, conforme se declaró en Real órden de 6 de diciembre de 1848 (6) y el de concurrir personalmente ó por sus-

dra, porque las órdenes espedidas á estos funcionarios para que tomen las medidas que juzguen convenientes para conservar la tranquilidad pública, nunca pueden derogar aquellas esenciones que estando declaradas por una ley, no han sido derogadas por otra ó suspendidas temporalmente en circunstancias estraordinarias por una órden espresa de S. M. espedida por el Ministerio á que los exentos corresponden; pero considerando que el servicio de patrullas dispuesto por el mencionado jefe político, ó el que en casos semejantes puedan disponer los de otras provincias son medidas de policía para atender á la conservacion de la tranquilidad pública en la que tan interesados están los aforados de guerra y marina como los que no lo son, deberán los de marina contribuir á este servicio siempre que sea compatible con el á que por su instituto se hallan dedicados; y que preceda el que por las autoridades civiles se impetre este ausilio de marina, en cuyo caso serán estas las que nombren los individuos que hayan de prestarlo; los cuales conducidos por el que su jefe nombre como cabo de patrulla, pasarán á ponerse á las órdenes y recibir las instrucciones de la autoridad civil que haya pedido este ausilio; y en la intelijencia de que esta medida solo deberá rejir mientras subsistan los elementos de desórden que por desgracia existen en la nacion, que hacen que tal servicio pueda considerarse virtualmente comprendido en los arts. 5 y 8 del trat. 5 de la Ordenanza de Matrículas. Todo lo que digo á V. E. de Real órden por resulta de su mencionada comunicacion y en la intelijencia de que con esta fecha lo traslado al director jeneral de la Armada para su circulacion en ella á los fines de su conocimiento. Madrid 31 de enero de 1846. *(En igual fecha se comunicó á Gobernacion.)*

(6) Al Sr. Ministro de la Guerra digo con esta fecha lo siguiente:—Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. de la carta del Capitan jeneral de Cataluña de 5 de octubre último, que V. E. se ha servido trasladarme de Real órden, con fecha de 31 del mismo, relativa á la resistencia que ha opuesto el comandante de marina de la provincia de Mataró á que los matriculados de marina de la villa de Arenys de Mar prestasen, en union de los terrestres de aquella villa, el servicio de pasapliegos y vijilante, dispuesto por el bando de la referida capitanía jeneral de 2 de octubre del año próximo pasado; y enterada S. M. de las razones que ha espuesto el mencionado Capitan jeneral, así como de lo que ha informado acerca del particular el Sr. subdirector jeneral de la Armada, y teniendo al propio tiempo en cuenta que las circunstancias en que actualmente se encuentra Cataluña son escepcionales: que el servicio que se exije es estraordinario y producida la exijencia por la falta de terrestres que pueden llenarlo en una poblacion en que casi todos son matriculados de mar, los cuales no están menos interesados que aquellos en que se termine la lucha que desgraciadamente existe en aquella provincia, y en que se restablezca la tranquilidad pública; y por último, que aunque por el art. 6 del tít. 5 de la Ordenanza de Matrículas están exentos los matriculados de cargos concejiles, los arts. 5 y 8 del propio título reconocen casos urjentes y estraordinarios en puedan exijírseles que contribuyan á la de alojamiento y otros, se ha servido S. M. resolver, que el comandante de Mataró cumplió con su deber al procurar

tituto á la reparacion de los caminos públicos, segun la Real órden de 7 de enero de 1846 (7).

5. Si los matriculados abusaren de sus prerogativas y sus jefes inmediatos no los contienen, las autoridades civiles deben acudir en queja al Capitan general del departamento, con arreglo al art. 2, tit. 6 Ord. de Mat. (8) y Real órden de 24 de mayo de 1831.

6. Por el contrario las autoridades de marina deben celar y procurar no se les defraude en sus fueros y privilejios siendo este uno de sus mas constantes deberes, por cuanto es la base del fomento de la matrícula y uno de los principales cuidados que deben tener al pasar la revista de inspeccion, en conformidad al art. 7, tit. 13, Ord. de Ma-

que se guardasen á los matriculados de Arenys de Mar las exenciones que les concede la ordenanza, pero que en atencion á las circunstancias escepcionales en que se halla Cataluña y solamente mientras dure la actual guerra civil, podrán prestarse los individuos de las matrículas de mar á hacer los espresados servicios de pasapliegos y vijilantes, siempre que no haya terrestres útiles que lo verifiquen, para cuyo efecto deberá acudirse á los respectivos jefes de marina, quienes designarán los individuos que hayan de prestar los referidos servicios, de manera que no resulte perjudicado el de la Armada á que se hallen dedicados los matriculados de mar, y se les cause á los inscriptos en ellas la menor estorsion posible en el ejercicio de su profesion.—Lo que digo á V. E. de Real órden, en contestacion á la citada, en el concepto de que con esta fecha lo traslado al subdirector jeneral de la Armada para los efectos consiguientes. Madrid 6 de diciembre de 1848

(7) Ilmo. Sr.: El Sr. Ministro de la Gobernacion de la Península dice con esta fecha al jefe político de la Coruña lo que sigue: —La Reina se ha enterado de la comunicacion de V. S. fecha 1.° de julio último, en que participaba las contestaciones habidas con las autoridades de marina, á causa de la resistencia opuesta por las mismas á que los matriculados del puerto de Sada concurriesen á la reparacion de los caminos vecinales, segun lo dispuesto en el reglamento aprobado al efecto por V. S. En su consecuencia, considerando S. M. que cuando los matriculados residen en los respectivos pueblos, en ellos tienen su vecindad, y como tales disfrutan de los beneficios comunes á todos: ha tenido á bien declarar, de conformidad con lo dispuesto en la ley 5.ª del libro 6.°, título 17 de la Novísima Recopilacion, no derogada por otra alguna que los aforados de marina, como matriculados que permanezcan avecindados, están sujetos á prestar el servicio personal que exije la buena conservacion y mejoras de los caminos públicos, pudiendo sin embargo hacerlo por sustitucion cuando no quieran prestar por sí este servicio.

De Real órden, comunicada por el espresado Sr. Ministro, lo traslado á V. S. I. para los efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. I. muchos años. Madrid 7 de enero de 1846.—El Subsecretario, Juan Felipe Martinez.—Sr. Director jeneral de caminos.

(8) Art. 2.° Cuando las justicias ordinarias ó cualquier otro jefe de jurisdiccion observasen en los matriculados abusos de sus prerrogativas, y que sus jefes inmediatos no los contienen, producirán su queja al Capitan jeneral del departamento, quien por medio del comandante principal dispondrá que se contenga este ó cualquiera otro esceso que le constare. *Tít. 6, Ord. de Mat.*

tricula (9). Véase *Caza*, *Pesca*, *Testamentos*, *Tutelas*, *Armas* y *Ordenes Militares.*

F.

FAROS. Por la ley de 11 de abril de 1849 (1) se estableció el derecho de faros, el cual debe exijirse en los puntos en que haya aduana juntamente con los de navegacion y que es mayor ó menor segun el puerto

(9) Véase la nota 13 páj. 248.

(1) Doña Isabel II por la gracia de Dios y la Constitucion de la monarquía española, Reina de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: Que las Cortes han decretado y Nos sancionado lo siguiente:

Art. 1.° En lugar de los arbitrios establecidos en los puertos de la Península é Islas adyacentes con los nombres de fanal y linterna, se exijirá en lo sucesivo en los puertos donde hubiere aduanas, y al mismo tiempo que los demás derechos de navegacion, un solo impuesto de faros bajo las reglas contenidas en los artículos siguientes:

Art. 2.° Los buques mercantes españoles que procedan de nuestras posesiones ultramarinas o de puertos estranjeros, pagarán un real por tonelada.

Art. 3.° Los buques mercantes estranjeros, de igual procedencia, pagarán dos reales por tonelada, quedando facultado el Gobierno de S. M. para alterar esta cuota, segun la que se exija á los buques nacionales en los puertos estranjeros.

Art. 4.° Estarán exentos de este impuesto:—1.° Los buques españoles que regresaren de dichos países en lastre.—2.° Los de todos los pabellones que entren y salgan en lastre en nuestros puertos.—3.° Los que entren en ellos por arribada forzosa, siempre que no hagan operacion alguna de carga ó descarga. Si la hiciesen, pagarán el derecho íntegro, quedando exentos de pagarle de nuevo en los demás puertos á donde continuasen con parte de su cargamento. Esta disposicion será igualmente aplicada á los buques que entren sin arribada forzosa en dos ó mas puertos á descargar los efectos contenidos en su rejistro.

Art. 5.° Los buques nacionales del comercio de cabotaje pagarán por cada viaje de ida ó de vuelta medio real por tonelada. Estarán exentos:—1.° Los buques que no midan mas de veinte toneladas.—2.° Los de mayor porte, que no hagan una travesía mayor que la de veinte leguas marinas.—3.° Los mismos en los puertos donde hicieren escala antes de llegar á su destino, cualquiera que sea la distancia que media entre este y el de la espedicion de su rejistro.—4.° Los que regresen en lastre de los puertos de su destino.

Art. 6.° El impuesto de faros tendrá el carácter de arbitrio temporal, y deberá reducirse á los gastos de conservacion y servicio cuando estén cubiertos los de su establecimiento.

Por tanto mandamos á todos los tribunales, justicias, jefes, gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes. En Palacio á 11 de abril de 1849.—YO LA REINA.—El Ministro de Comercio, Instruccion y Obras públicas, Juan Bravo Murillo.

de donde dimane el buque. En este derecho se han refundido los de linterna, fanal y demás que se exijian por el arancel del Almirantazgo y otros particulares.

2. Para la ejecucion de dicha ley se publicó en 13 de julio del propio año un reglamento (2) acerca el modo de exijirlo, el cual fué adicionado por Real órden de 4 de agosto del propio año (3), diciéndose

(2) Art. 1.° El impuesto de faros, autorizado por la ley de 11 de abril de este año, se cobrará en todas las Aduanas marítimas al propio tiempo y por los mismos empleados que recaudan los derechos de navegacion.

Art. 2.° Para el cómputo de las toneladas que mida cada buque se seguirá el método que se observa en la recaudacion de los derechos de navegacion, y en caso de duda se pedirá el arqueo á las dependencias de Marina del puerto respectivo, conforme á las disposiciones que rijen en la materia.

Art. 3.° Los administradores de Aduanas estenderán al fin de cada mes una certificacion de lo que hubiere producido el citado impuesto y la remitirán al jefe político, debiendo esta autoridad dar conocimiento inmediatamente al Ministro de Comercio, Instruccion y Obras públicas.

Art. 4.° El producto de dicho impuesto se pasará mensualmente, sin descuento ni deduccion de ninguna especie, á las depositarías que el Gobierno designe en cada provincia, para que conforme á la ley se inviertan en los gastos de establecimiento, conservacion y servicio del alumbrado marítimo.

Art. 5.° En 15 de agosto próximo principiará la cobranza del nuevo impuesto, quedando desde el mismo dia suprimidos todos los arbitrios de igual especie que hasta ahora se han cobrado con los nombres de linterna y fanal, así por el arancel del almirantazgo, como por otros particulares.

Art. 6.° Si ocurrieren dudas en la aplicacion de la referida ley ó de este reglamento, los administradores de Aduanas darán conocimiento al Ministerio de Hacienda, quien resolverá lo conveniente de acuerdo con el de Comercio, Instruccion y Obras públicas. San Ildefonso 13 de julio de 1849.—Bravo Murillo.

(3) Con el fin de que se lleve á debido efecto desde el dia 15 del actual la ley de 11 de abril último, que establece un impuesto especial para el alumbrado de las costas de la Península é islas adyacentes, S. M. se ha servido disponer, de conformidad con lo espuesto por esa Direccion y Contaduría jeneral, se circule á las aduanas la mencionada ley y el reglamento formado para su ejecucion, con las prevenciones siguientes: 1.ª Como la base del impuesto es la cabida de los buques, cuidarán los administradores de aduanas de cerciorarse de ella, y al efecto deberán exijir en todo caso la presentacion del rol ó patente de navegacion. 2.ª Aunque es obligacion de los capitanes y patrones de buques estranjeros declarar en medida castellana el número de toneladas que estos miden, cuando por motivos especiales así no lo hiciesen, ni los consignatarios ó cónsules respectivos, procederán las aduanas á hacer las reducciones convenientes, para que la exaccion se haga con la justicia que corresponde por la medida española. Los administradores de aduanas llevarán cuenta particular de este ramo, que figurarán en las de valores en renglon especial de productos de aduanas para el Tesoro, con su nombre propio de *Impuesto de Faros*. Las certificaciones que en fin de cada mes espedirán dichos administradores, (en su defecto los de contribuciones indirectas), han de contraerse á los ingresos habidos en el mismo en las cajas del Tesoro, y han de pasar á la

que siendo la base del impuesto la cabida de los buques, los administradores de aduanas se cercioren de ella exijiendo al efecto la presentacion del rol ó patente de navegacion.

3. En aclaracion á las anteriores disposiciones se mandó en Real órden de 4 de julio de 1851 que no se exija á los buques este impuesto mas que una sola vez aun cuando recorran dos ó mas puertos de la península hasta el de su destino, si no hacen en ellos mas que completar el cargamento de un mismo viaje, lo que se ratificó en otra de 7 de julio de 1858 (4).

4. Por Real órden de 13 de junio de 1851 se relevó del impuesto de faros á los buques estranjeros que vengan directamente á cargar sal á los puertos de la provincia de Cádiz, siempre que mida cada buque cincuenta toneladas cuando menos, y lleve una cantidad de sal equivalente siquiera á la mitad de su cabida. Por otra de 22 de enero de 1852 se hizo estensivo este beneficio á los que cargaren sal en Torrevieja é Ibiza. Y por otra de 4 de marzo del propio año, se hizo estensiva á los españoles y aun se dijo tambien á los franceses, bien que estos ya le disfrutaban por su calidad de estranjeros.

5. En Real órden de 12 de enero de 1856 se declaró se considerasen como de arribada forzosa para los efectos del impuesto de faros, los buques estranjeros que entren en los puertos de la Península é islas adyacentes con el solo objeto de hacer cuarentena, siempre que no hagan operacion alguna de carga y descarga. Todas estas disposiciones se hallan repetidas por los artículos 590 al 594 Ordenanzas Generales de

Intendencia respectiva para su remision al Gobierno político. 4.ª Los jefes de las secciones de contabilidad cargarán estos productos al Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas cuando en fin de cada mes y en los términos que previene el artículo 4.º del citado reglamento, se entreguen en las depositarías de aquel Ministerio. Y 5.ª De estas entregas se recojerán cartas de pago en favor del Tesoro público con que lejitimar el cargo que de ellas se haga al citado Ministerio por cuenta de su presupuesto. De Real órden lo digo á V. SS. para su intelijencia y cumplimiento. Dios guarde á V. SS. muchos años. Madrid 4 de agosto de 1849. —Mon.—Sres. Director jeneral de Aduanas y Aranceles y Contador jeneral del Reino.

(4) Excmo. Sr.: Consiguiente á lo prevenido en los artículos 4.º y 5.º de la ley de 11 de abril de 1849 y Real órden de 23 de mayo de 1850, comunicada á ese Ministerio de su digno cargo, no deben exijirse mas que una sola vez los derechos de faros á los buques, ya sean nacionales ó estranjeros, que entren ó salgan en los puertos de la Península é islas adyacentes, sea cualquiera su procedencia, debiendo ser abonado á la entrada ó salida del puerto, segun hiciesen en él operaciones de carga y descarga.

De Real órden lo digo á V. E. contestando á su consulta de 21 de marzo próximo pasado. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 7 de julio de 1858.—El Marqués de Corvera.—Sr. Ministro de Hacienda.

Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (5). Véase *Derechos de Navegacion.*

6. Por Real decreto de 13 de setiembre de 1847 se aprobó el plan jeneral del alumbrado marítimo de las costas y puertos de España é islas adyacentes, lo que ha sufrido algunas modificaciones, siendo en el dia el número, clase y situacion el que demuestra el estado siguiente publicado por la Direccion de obras públicas:

(5) Art. 590. Los buques mercantes nacionales que procedan de las posesiones españolas ultramarinas, ó de puertos estranjeros, pagarán un real por tonelada. Igual cuota satisfarán en el comercio de esportacion á los referidos puntos. A los buques mercantes estranjeros de la misma procedencia se exijirá doble cantidad. Los nacionales destinados al comercio de cabotaje satisfarán, por cada viaje de ida ó vuelta, medio real tambien por tonelada.

Art. 591. Estarán exentos de satisfacer este impuesto:

En el comercio de importacion.—1.° Los buques españoles que regresen en lastre de las posesiones españolas ultramarinas ó del estranjero.—2.° Los de todos los pabellones que entren y salgan en lastre en los puertos de España.—3.° Los que entren en ellos por arribada forzosa, siempre que no hagan operacion alguna de carga ó descarga. Si la hicieren pagarán el derecho íntegro; quedando exentos de satisfacerle de nuevo en los demás puertos á donde continuaren con parte de su cargamento.—Esta disposicion será igualmente aplicada á los buques que entren, sin arribada forzosa en dos ó mas puertos, á descargar los efectos contenidos en su rejistro.—Y 4.° Los buques españoles ó estranjeros que vayan directamente en lastre á cargar sal á los puertos de la provincia de Cádiz y á los de Torrevieja é Ibiza, siempre que midan cincuenta ó mas toneladas y lleven una cantidad equivalente cuando menos á la mitad de su cabida.

En el comercio de cabotaje.—1.° Los buques que no midan mas de veinte toneladas.—2.° Los de mayor porte cuyo viaje no esceda de veinte leguas marinas.—3.° Los mismos en los puertos donde hicieren escala antes de llegar á su destino, cualquiera que sea la distancia que media entre este y el de la espedicion de su rejistro.—4.° Los que regresen en lastre de los puertos de su destino.—Y 5.° Los directores de la compañía del Guadalquivir; el empresario del buque de vapor llamado *El Rápido*, y todos los que se hallen en iguales circunstancias.—Los buques que conduzcan pasajeros y equipajes, aunque vayan en lastre, no estarán comprendidos en las exenciones que anteceden.—Tampoco se pagará este impuesto en las aduanas del Duero.

Art. 592. El impuesto de faros solo se exijirá una vez á los buques que aun cuando recorran dos ó mas puertos de la Península hasta el de su destino, no hagan respectivamente en ellos mas que completar el cargamento de un mismo viaje.

Art. 593. Los buques que vayan consignados directamente á Sevilla pagarán allí el impuesto, y no en Sanlúcar de Barrameda, donde solo tocan para cumplir las formalidades establecidas en la aduana.

Los buques que entren en los puertos de la Península é islas adyacentes con el solo objeto de hacer cuarentena obligatoria, se considerarán como de arribada forzosa para la exaccion del impuesto de faros, siempre que no hagan operacion alguna de carga ó descarga. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

CUADRO SINÓPTICO *del estado en que se halla actualmente el alumbrado marítimo de las costas de España, islas Baleares y Canarias y costa de Africa, y del número de luces que deben constituirle segun el plan general para España y Baleares aprobado por Real decreto de 13 de setiembre de 1847, el aprobado para Canarias por Real órden de 28 de abril de 1857, el propuesto para la costa de Africa, y las adiciones posteriores.*

Provincias.	NOMBRES DE LOS FAROS.	SITUACION DEL FARO. TOPOGRAFICA. — *Emplazamiento.*	GEOGRÁFICA. *Longitud.*	GEOGRÁFICA. *Latitud.*	CLASE DE LUZ.	Altura del foco luminoso. Sobre el nivel del mar *metr.*	Altura del foco luminoso. Sobre la planta de la torre. *metr.*	Alcance aproximado. *millas*
Guipúzcua......	Cabo de la Higuera.	En el Cabo del mismo nombre.	4° 25' 17" E.	43° 23' 35"	Fija blanca en todas direcciones.	86,94	6,20	7
	Pasajes.	En el Cabo de la Punta al O. del canal.	4° 15' 43" E.	43° 20' 21"	Pequeño modelo de luz fija en todas direcciones.	148,23	12,80	10
	Isla de Santa Clara.	En la concha de San Sebastian.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	San Sebastian.	En el monte Igueldo al O. de la concha.	4° 11' 50" E.	43° 19' 28"	Gran modelo de luz fija variada por destellos blancos de 2' en 2'	130,44	13,90	13
	Guetaria (isla de).	En la cumbre de la isla de San Anton.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
Vizcaya.	Santa Catalina de Lequeitio.	Al pié de la atalaya de este nombre.	»	»	»	»	»	»
	Cabo Machichaco.	En su punta mas saliente.	3° 25' 10" E.	43° 28' 0"	Luz fija variada por destellos de 4' en 4'.	79,42	14,00	23
	Punta de la Galea.	En el fuerte situado en su meseta.	3° 8' 11" E.	43° 22' 36"	Gran modelo de luz fija en todas direcciones.	113,92	12,70	22
	Castrourdiales.	En el torreon S. E. del castillo.	2° 56' 10" E.	43° 24' 10"	Fija variada por destellos rojos de 3' en 3'.	39,84	13,90	7
Santander......	Santoña.	No está designado.	»	»	»	»	»	»
	Punta del Pescador.	Al N. del monte de Santoña.	2° 15' 8" E.	43° 27' 30"	Pequeño modelo de luz fija variada por destellos blancos de 3' en 3'.	»	»	»
	Isla de Mouro.	En su cumbre.	2° 26' 44" E.	43° 28' 24"	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Capitanía del puerto de Santander.	Sobre el muelle del Puerto.	»	»	Fija blanca.	»	»	»
	Santander.	En el cabo Mayor.	2° 25' 10" E.	43° 30' 15"	Giratoria con eclipses de 1' en 1'	90,84	29,63	20
	Suances.	No está designado.	»	»	»	»	»	»
	Tinamayor.	No está designado.	»	»	»	»	»	»

Provincias.	NOMBRES DE LOS FAROS.	SITUACION DEL FARO. TOPOGRAFICA. — Emplazamiento.	GEOGRÁFICA. Longitud.	GEOGRÁFICA. Latitud.	CLASE DE LUZ.	Altura del foco luminoso. Sobre el nivel del mar metr.	Altura del foco luminoso. Sobre la planta de la torre. metr.	Alcance aproximado. millas.
Oviedo..	Llanes.	Al E. de la entrada del puerto.	»	»	Fija roja en todas direcciones.	»	»	»
	Rivadesella.	Al O. de la bahía en el monte de Somos.	»	»	Gran modelo de luz fija variada por destellos blancos de 4' en 4'	»	»	»
	Villaviciosa.	En la concha de Tazones.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Gijon.	En el monte de Santa Clara al E. de la barra.	0° 34' 14" E.	43° 33' 13"	Fija blanca en todas direcciones.	54,00	9,40	10
	Cabo de Peñas.	En su meseta mas saliente.	0° 22' 28" E.	43° 12' 20"	Giratoria con eclipses de 30' en 30'.	103,40	8,64	21
	Avilés.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Cudillero.	En la punta Roballera.	0° 3' 43" E.	43° 36' 10"	Fija blanca en todas direcciones.	28,62	5,80	10
	Cabo de Busto.	En su meseta mas saliente.	0° 16' 32" E.	43° 36' 10"	Fija variada por destellos rojos de 2' en 2'.	93,66	13,60	12
	Isla de Tapia.	Al N. del puerto de Tapia.	0° 46' 10" E.	43° 33' 36"	Gran modelo de luz fija variada por destellos blancos de 2' en 2'	»	»	»
Lugo	Rivadeo.	En la Isla Pancha al O. de la embocadura de la ria.	0° 52' 16" E.	43° 34' 9"	Fija blanca en todas direcciones.	»	8,30	»
	Estaca de Varés.	En la meseta superior de la punta.	1° 21' 8" O.	43° 47' 30"	Giratoria con eclipses de 1' en 1'	93,33	10,60	23
Coruña..	Cabo Prior.	En la falda N. O. del mismo.	2° 6' 53" O.	43° 33' 40"	Gran modelo fijo en todas direcciones.	136,50	9,19	15
	Cabo Prioriño.	En el mismo y sobre el fuerte.	2° 8' 17" O.	43° 27' 30"	Gran modelo fija variada por destellos rojos de 2' en 2'.	28,25	5,50	12
	Castillo de la Palma.	En la entrada de la ria del Ferrol.	»	»	Fija roja en todas direcciones.	»	»	»
	Castillo de San Anton.	En su ángulo N.	3° 0' 42" O.	43° 32' 0"	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Coruña.	En la torre de Hércules.	2° 11' 52" O.	43° 23' 0"	Gran modelo fija variada por destellos blancos de 3' en 3'.	104,00	48,52	16
	Islas Lisargas.	Sobre la mayor de ellas.	2° 37' 57" O.	43° 21' 30"	Gran modelo fija variada por destellos rojos de 4' en 4'.	109,15	12,	12
	Cabo Villano de Camariñas	En el Villano de adentro.	3° 0' 42" O.	43° 9' 30"	Gran id., id., id.	68,50	7,00	10

Provincias.	NOMBRES DE LOS FAROS.	SITUACION DEL FARO. TOPOGRAFICA. Emplazamiento.	GEOGRÁFICA. Longitud.	Latitud.	CLASE DE LUZ.	Altura del foco luminoso. Sobre el nivel del mar metr.	Sobre la planta de la torre. metr.	Alcance aproximado. millas.
Coruña..	Cabo de Finisterre.	En la punta S. del cabo.	3° 3' 8" O.	42° 52' 39"	Giratoria con eclipses de 30" en 30".	142,72	47,25	21
	Cabo de Cée.	En el mismo á la entrada de la ria de Corcubion.	2° 57' 53" O.	42° 54' 50"	Fija roja en todas direcciones.	»	8,20	»
	Monte Louro.	No está determinado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Corrobedo.	En el cabo de este nombre.	2° 52' 32" O.	42° 34' 38"	Gran modelo fija en todas direcciones.	31,20	12,34	15
	Isla Salvora.	En la boca de la ria de Arosa.	2° 48' 7" O.	42° 27' 50"	Pequeño modelo fija variada por destellos rojos de 2' en 2'.	25,08	5,57	12
	Isla Rua.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Isla de Arosa.	En la punta del Caballo.	2° 39' 42" O.	42° 34' 8"	Pequeño modelo fijo en todas direcciones.	41,70	4,74	10
Pontevedra....	Isla de Ons.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Vigo.	En la punta y castillo de la Guia.	2° 28' 42" O.	42° 13' 16"	Pequeño modelo de luz fija variada por destellos blancos de 3' en 3'.	31,20	3,60	7 á 12
	Islas Cies.	En la central y mas alta de las tres, en el monte Faro.	2° 41' 50" O.	42° 12' 23"	Giratoria con eclipses de 4' en 1'	184,29	10,50	20
	Islote Boeiro.	En el mismo.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Cabo Silleiro.	Sobre la restinga que hay en él.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Puerto de la Guardia.	No está designado.	»	»	Fija blanca.	»	»	»
Huelva...	Ayamonte.	En la boca del Guadiana.	»	»	Pequeñas luces de enfilacion.	»	»	»
	Isla Cristina.	En la misma isla.	»	»	Id. Id.	»	»	»
	Cartaya.	En el Rompido.	»	»	Gran modelo fija variada por destellos blancos de 4' en 1'.	»	»	»
	Huelva.	En la boca del Odiel.	0° 39' 18" O.	37° 13' 22"	Pequeñas luces para enfilar la barra.	8,50	7,00	3
Cádiz	San Lúcar Espíritu Santo		»	»	»	»	»	»
	San Lúcar Malandar.		»	»	»	11,00	»	6
	San Lúcar Bonanza.	En la boca del Guadalquivir.	0° 9' 37" O.	36° 46' 20"	»	16,00	»	7 1/2

Provincias.	NOMBRES DE LOS FAROS.	SITUACION DEL FARO. Topográfica. — Emplazamiento.	Geográfica. Longitud.	Geográfica. Latitud.	CLASE DE LUZ.	Altura del foco luminoso. Sobre el nivel del mar. metr.	Altura del foco luminoso. Sobre la planta de la torre. metr.	Alcance aproximado. millas.
Cádiz.	Chipiona.	En la restinga del Perro.	0° 13' 30'' O.	36° 44' 13''	Giratoria con eclipses de 1' en 1'.	22,00	»	»
	Salmedina.	Sobre el bajo escollo de este nombre.	»	»	»	»	»	»
	Rota.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Puerto de Santa María.	En la boca del Guadalete.	»	»	Luces para enfilar la barra.	»	»	»
	Puerto Real.	No está designado.	»	»	»	»	»	»
	Cádiz.	En el castillo de San Sebastian.	0° 6' 38'' O.	36° 31' 40''	Fija variada por destellos de 2' en 2'.	43,75	37,	20
	Trafalgar.	En el cabo de este nombre.	»	»	Giratoria con eclipses de 30' en 30'.	»	»	»
	Tarifa.	En el fuerte de la isla de Tarifa.	0° 35' 38'' E.	33° 59' 57''	Fija en todas direcciones.	39,71	34,20	20
	Punta del Carnero.	En la misma punta.	»	»	Fija blanca.	»	»	»
	Algeciras.	En la isla Verde.	0° 16' 8'' E.	36° 7' 19''	Fija verde.	13,93	3,85	5
Málaga.	Estepona.	No está designado.	»	»	Fija variada por destellos blancos de 4' en 4'.	»	»	»
	Marbella.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Calamoral.	No está designado.	»	»	Gran modelo fija variada por destellos de 3' en 3'.	»	»	»
	Málaga.	En el espigon del E.	1° 46' 38'' E.	36° 43' 30''	Gran modelo fija variada por destellos rojos de 2' en 2'.	38,00	32,00	15
	Velez-Málaga.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Nerja.	No está designado.	»	»	Gran modelo de luz fija en todas direcciones.	»	»	»
Granada.	Cabo Sacratif.	En el mismo.	»	»	Giratoria con eclipses de 1' en 1'.	»	»	»
	Punta del Llano.	En el Torreon.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
Almería.	Adra.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Torre de Entinas.	En la punta de este nombre.	3° 25' 38'' E.	36° 41' 15''	Gran modelo fija variada por destellos blancos de 2' en 2'.	»	»	»
	Roquetas.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Almería.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»

Provincias.	NOMBRES DE LOS FAROS.	SITUACION DEL FARO. TOPOGRAFICA. — Emplazamiento.	SITUACION DEL FARO. GEOGRÁFICA. Longitud.	SITUACION DEL FARO. GEOGRÁFICA. Latitud.	CLASE DE LUZ.	Altura del foco luminoso. Sobre el nivel del mar. metr.	Altura del foco luminoso. Sobre la planta de la torre. metr.	Alcance aproximado. millas.
Almería.	Cabo de Gata.	En el castillo de San Francisco	»	»	Giratoria con eclipses de 30' en 30'.	»	»	»
	Torre de Roldan.	No está designado.	»	»	Gran modelo fija variada por destellos blancos de 2' en 2'.	»	»	»
	Verá.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
Murcia.	Aguilás.	En la punta negra del cerro de San Juan.	43° 33' 0'' E.	37° 23' 24''	Idem id.	14,60	8,60	»
	Almazarron.	No está designado.	»	»	Idem id.	»	»	»
	Cabo Tiñoso.	En el mismo.	3° 3' 8'' E.	37° 31' 47''	Fija en todas direcciones.	14,60	10,22	»
	Cartagena.	En la punta de la Podadera al O. de la entrada del Puerto.	3° 13' 38'' E.	37° 35' 30''	Gran modelo fija en todas direcciones.	37,64	9,50	10
	Escombreras.	No está designado.	»	»	Fija roja en todas direcciones.	»	»	»
	Porman.	En el fondeadero.	»	»	Id. blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Cabo de Palos.	En el mismo.	3° 31' 38'' E.	37° 37' 20''	Giratoria con eclipses de 1' en 1'	»	»	»
	La Hormiga.	En el islote mayor de este nombre.	3° 31' 8'' E.	37° 38' 30''	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Torre de la Encañizada.	En la misma.	»	»	Fija roja en todas direcciones.	»	»	»
Alicante.	Torrevieja.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Isla Plana ó Tabarca.	En la medianía de ella.	3° 43' 38'' E.	38° 10' 13''	Gran modelo fija variada por destellos rojos de 2' en 2'.	27,58	8,60	15
	Cabo de Santa Pola.	En la torre Talayola.	3° 42' 8'' E.	38° 12' 30''	Fija blanca en todas direcciones.	132,00	14,60	7
	Alicante.	En la estremidad del muelle.	3° 44' 45'' E.	38° 19' 10''	Id. roja en todas direcciones.	8,00	5,70	2
	Cabo de las Huertas.	En el mismo.	3° 49' 38'' E.	38° 20' 30''	Gran modelo fija en todas direcciones.	37,45	9,40	10
	Villajoyosa.	Al E. de la poblacion.	6° 0' 38'' E.	38° 30' 0''	Fija blanca en todas direcciones.	45,70	11,00	5
	Altea.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Cabo de San Antonio.	En la antigua torre del vijía.	6° 24' 42'' E.	38° 48' 50''	Giratoria con eclipses de 30' en 30'.	174,14	4,32	19
	Denia.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»

Provincias.	NOMBRES DE LOS FAROS.	SITUACION DEL FARO. TOPOGRAFICA. — Emplazamiento.	GEOGRÁFICA. Longitud.	Latitud	CLASE DE LUZ.	Altura del foco luminoso. Sobre el nivel del mar metr.	Sobre la planta de la torre. metr.	Alcance aproximado. millas.
Valencia	Cabo de Cullera.	En lo mas estrecho del cabo.	3° 58' 43'' E.	39° 42' 45''	Gran modelo fija en todas direcciones.	27,90	13.90	13
	El Grao de Valencia.	Al estremo del muelle.	3° 52' 48'' E.	39° 28' 20''	Gran modelo fija variada por destellos rojos de 2' en 2'.	11,06	8,90	7
Castellon......	El Cabañal.	En la torre de la iglesia.	3° 52' 18'' E.	39° 28' 50''	Fija blanca en todas direcciones.	15,32	14,96	6
	Islas Columbretes.	En la cumbre de la mayor.	6° 55' 18'' E.	39° 56' 4''	Fija en todas direcciones.	»	»	»
	Cabo de Oropesa.	En el mismo.	6° 21' 23'' E.	40° 6' 36''	Gran modelo fija variada por destellos blancos de 3' en 3'.	22,68	12,20	13
	Vinaroz.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
Tarragona.........	La Rápita.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Alfaques.	No está designado.	»	»	Pequeño modelo fija en todas direcciones.	»	»	»
	Bocas del Ebro.	En lo mas saliente de la isla Buda.	»	»	Giratoria con eclipses de 1' en 1'	»	»	»
	Faugal.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Puerto de Salou.	Sobre el muelle.	7° 21' 8'' E.	41° 3' 50''	Fija blanca.	8,36	»	5
	Cabo Salou.	En el mismo.	7° 21' 52'' E.	41° 3' 52''	Gran modelo fija variada por destellos blancos de 3' en 3'.	42,55	41,40	15
	Tarragona.	En lo mas saliente del muelle.	7° 27' 0'' E.	41° 6' 0''	Fija blanca.	16,44	»	10
	Punta del Llobregat.	Al N. de la boca del rio.	8° 24' 8'' E.	41° 19' 42''	Giratoria con eclipses de 30'' en 30''.	32,32	31,50	18
Barcelona.........	Barcelona.	En la estremidad del muelle.	8° 23' 18'' E.	41° 22' 40''	Pequeño modelo fija variada por destellos rojos de 4' en 4'.	13,20	11,26	10
	Calella.	En el cerro de la Torreta.	»	»	Gran modelo fija variada por destellos blancos de 2' en 2'.	»	»	»
Gerona..	Palamós.	No está designado.	»	»	Fija en todas direcciones.	»	»	»
	Cabo de San Sebastian.	Junto á la Ermita.	9° 24' 38'' E.	41° 53' 30''	Giratoria con eclipses de 1' en 1'	167,43	12,00	23
	Islas Medas.	No está designado.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»
	Rosas	En el castillo.	»	»	Pequeño modelo de luz fija en todas direcciones.	»	»	»
	Cadaqués.	En el puerto.	»	»	Fija blanca en todas direcciones.	»	»	»

Provincias.	NOMBRES DE LOS FAROS.	SITUACION DEL FARO. TOPOGRAFICA. — Emplazamiento.	SITUACION DEL FARO. GEOGRÁFICA. Longitud.	SITUACION DEL FARO. GEOGRÁFICA. Latitud.	CLASE DE LUZ.	Altura del foco luminoso. Sobre el nivel del mar. metr.	Altura del foco luminoso. Sobre la planta de la torre. metr.	Alcance aproximado. millas.
Gerona..	Cabo de Creus.	En el mismo y donde hubo una torre antigua.	9° 31′ 33″ E.	42° 18′ 45″	Gran modelo fija variada por destellos blancos de 3′ en 3′.	86,94	11,30	»
Islas.		**Provincia de Baleares.**						
Ibiza.....	Isla Conejera.	En el cabo Blanco.	7° 28′ 48″ E.	38° 59′ 47″	Giratoria con eclipses de 1′ en 1′	88	16,40	20
	Punta Grossa.	»	»	»	»	»	»	»
	Botafoch (islote de).	Entrada en el puerto de Ibiza.	»	»	»	»	»	»
	Isla de los Ahorcados.	Medianía de los Freus de Ibiza y Formentera.	7° 41′ 2″ E.	38° 48′ 42″	Pequeño modelo fija en todas direcciones.	22,78	11,63	7
	Formentera.	En dicha isla.	»	»	»	»	»	»
Mallorca	Isla Dragonera.	Sobre el pico Single de Ginavera.	8° ′ 3 30″ E.	39° 35′ 0″	Fija variada por destellos blancos de 2′ en 2′.	360,19	11,70	18
	Punta Grossa.	Costa O. de la entrada del puerto de Soller.	6° 35′ 53″ E.	39° 48′ 5″	Fija en todas direcciones.	142,50	18,95	15
	Soller.	»	»	»	»	»	»	»
	Cabo Formentó.	En lo mas N. O. de la isla de Mallorca.	9° 26′ 53″ E.	39° 57′ 38″	»	»	»	»
	Aucanada.	En la bahía de Alcudia.	9° 21′ 38″ E.	39° 49′ 45″	»	»	»	»
	Cabo de Pera.	En lo mas estrecho de la isla.	9° 22′ 8″ E.	39° 42′ 40″	»	»	»	»
	Puerto de Colon.	»	»	»	»	»	»	»
	Cabo Salinas.	»	»	»	»	»	»	»
	Isla Cabrera.	»	»	»	»	»	»	»
	Cabo Blanco.	»	»	»	»	»	»	»
	Palma.	En la estremidad del muelle.	8° 53′ 41″ E.	39° 34′ 0″	»	11,15	»	4
	Porto Pí.	Punta S. de dicho puerto. Bahía de Palma.	8° 52′ 40″ E.	39° 33′ 0″	»	40,13	»	8
	Cabo de Calafiguera.	Costa O. de la bahía de Palma.	8° 46′ 8″ E.	39° 28′ 8″	»	35,00	11,70	»

Islas.	NOMBRES DE LOS FAROS.	SITUACION DEL FARO. TOPOGRAFICA. — *Emplazamiento.*	GEOGRÁFICA. *Longitud.*	GEOGRÁFICA. *Latitud.*	CLASE DE LUZ.	Altura del foco luminoso. Sobre el nivel del mar *metr.*	Altura del foco luminoso. Sobre la planta de la torre. *metr.*	Alcance aproximado. *millas.*
Menorca	Cabo Dartuch.	Estremidad S. E. de dicha isla.	10º 4' 29'' E.	39º 54' 49''	Gran modelo de luz fija variada por destellos blancos de 1' en 1'.	21,30	15,80	»
	Ciudadela.	»	»	»	»	»	»	»
	Cabo Caballeria.	Costa N. de la isla.	10º 21' 38'' E.	40º 5' 39''	Fija en todas direcciones.	93,76	15,00	18
	Puerto Mahon.	En la punta de San Felipe.	10º 36' 38'' E.	39º 52' 0''	Fija blanca en todas direcciones.	22,66	11,84	7
	Isla del Aire.	A la estremidad S. E. de dicha isla.	10º 36' 27'' E.	39º 47' 49''	Giratoria con eclipses de 1' en 1'	19,10	35,90	»
Provincia de Canarias.								
Palma....	Cabo Gordo.	»	»	»	»	»	»	»
	Puerto de Santa Cruz.	»	»	»	»	»	»	»
Tenerife	Isla Salvage.	»	»	»	»	»	»	»
	Punta de Anaga.	»	»	»	»	»	»	»
Gran Canaria.....	Puerto de Santa Cruz.	En el estremo del muelle.	10º 2' 40'' O.	28º 28' 20''	Fija en todas direcciones.	11,00	»	»
	La Isleta.	»	»	»	»	»	»	»
Fuerte Ventura.	Punta Jandía.	»	»	»	»	»	»	»
	Punta Martiño.	»	»	»	»	»	»	»
Lanzarote......	Punta Pechiguera.	»	»	»	»	»	»	»
	Islote Alegranza.	»	»	»	»	»	»	»
	Puerto de Naos.	»	»	»	»	»	»	»
Costa de Africa.								
Posesiones de Africa....	Ceuta.	En la punta de la Almina.	0º 54' 48'' E.	35º 53' 44''	Giratoria de color natural con eclipses de 1' en 1'.	145,47	42,54	23
	Islas Chafarinas.	»	»	»	»	»	»	»
	Melilla.	»	»	»	»	»	»	»
	Albucemas.	Sobre la torre del vijía.	2º 24' 56'' E.	35º 11' 40''	»	37,62	»	7
	Peñon de la Gomera.	»	»	»	»	»	»	»
	Isla Alboran.	»	»	»	»	»	»	»

7. Todas las noticias que los capitanes de puerto tuvieren, ya las adquieran por propia observacion, ya por las naves que fondeen en su puerto, relativas á faltas en el servicio de faros, deben comunicarlas al injeniero respectivo cuando las faltas se refieran á alguna luz correspondiente á la misma provincia, y en otro caso al jefe del distrito de obras públicas en cuya comprension se encuentre el puerto, sin perjuicio de trascribirla en todos casos al Comandante jeneral de Marina, segun se dispone en Real órden de 23 de enero de 1856 (6), y lo man-

(6) Ilmo. Sr.: Por el Escmo. Sr. Ministro de Fomento se ha comunicado al de Marina, con fecha 28 de diciembre último, la Real órden siguiente:—Escmo. Señor: Por Real decreto de 13 de setiembre de 1847, al aprobar el nuevo plan jeneral de alumbrado marítimo, se dispuso entre otras cosas, en su artículo 5.º, que bajo la dependencia de este Ministerio y por la Direccion jeneral de Obras públicas se procediera desde luego á organizar el servicio de los faros, con arreglo á las bases que la Comision mista del mismo ramo habia consignado en la memoria unida al citado plan. La base correspondiente á dicho servicio prevenia, que los guardas ó torreros de faros deberian estar bajo la inmediata y esclusiva dependencia de los injenieros y sus respectivos subalternos, como así se verifica; pero reconocia al propio tiempo la conveniencia de que se encargara á los comandantes de marina, y mas particularmente á los capitanes de puerto, una inspeccion de vijilancia con la que podrian comunicar sus propias observaciones y las de los navegantes, relativas al servicio de los faros, á los mismos injenieros para que proveyeran al remedio de las faltas de servicio. El reglamento y la instruccion que rijen en el mismo, suponen tambien el cumplimiento de esta disposicion por parte de los mencionados capitanes de puerto, lo cual está acorde, por otra parte, con lo análogamente establecido en el Real decreto de 3 de de febrero de 1853, al fijar las relaciones mútuas y correspondencia constante que deben guardar las dos citadas clases de oficiales en cuanto al servicio de las obras de puertos. El mejor servicio de los faros, cuyo número se aumenta de dia en dia, y cuya importancia ha sido tambien apreciada de toda la marina, exije ahora que se le dirija á la mayor perfeccion del alumbrado, evitando en lo posible las faltas que en él podrán ocurrir, y para lo cual solo se necesita que la vijilancia encomendada á los capitanes de puerto produzca los resultados consiguientes, es decir, que no pase desapercibida ni quede sin el oportuno correctivo cualquiera falta que se observase sobre tan interesante servicio; y á este fin, con presencia de las Reales disposiciones que se acaban de recordar, S. M. la Reina (Q. D. G.) ha tenido á bien ordenarme que manifieste á V. E. la necesidad de que, con el objeto indicado, se prevenga por ese Ministerio á los capitanes de puerto, que en lo sucesivo toda noticia que por sí mismos tuvieren ó que les fuere comunicada por los buques que llegasen á fondear en ellos, relativa á faltas de puntualidad en encender las luces antes de entrada la noche y de regularidad en su duracion y apariencias que les corresponden, deberán comunicarla de oficio inmediatamente al injeniero respectivo, cuando la falta se refiera á alguna luz correspondiente á la misma provincia, y en todo otro caso, al jefe del distrito de Obras públicas, en cuya comprension se encuentre el puerto, sin perjuicio de trasmitirla tambien en aquel, así como en todos, al Comandante jeneral de Marina. De Real órden lo comunico á V. E. para los efectos oportunos; en la intelijencia de que, segun fuere la resolucion que sobre el particular recaiga

daba ya desde tiempos antiguos el art. 181, tít. 7, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. (7).

FISCAL. El ministro encargado de la defensa de los intereses públicos ó del fisco ante los tribunales.

2. Todos los de marina tienen este funcionario. Anteriormente no los habia en los juzgados de las comandancias de marina, y el comandante hacia un nombramiento especial en cada juicio en que le necesitaba pero en Real órden de 2 de febrero de 1850 se mandó establecerlos con carácter de fijos y en los propios términos que los asesores.

3. No perciben derechos y sí solo el sueldo que se les señala en el Real decreto de 8 de abril de 1857 (1), en el que al organizarse el cuerpo jurídico de la armada se declaró fuesen de Real nombramiento y se fijaron sus diversas categorías, segun la menor ó mayor importancia de los juzgados. El fiscal de la Direccion jeneral goza igual sueldo, derechos, consideraciones, honores activos y pasivos y es de igual categoría que el fiscal de la auditoria de guerra de Castilla la Nueva, y los de los departamentos y apostaderos los mismos que los de las demás capitanias jenerales del fuero militar.—Véase los núm. 3 y 6 en *Auditor*.

por ese Ministerio, se circularán por el de mi cargo las prevenciones que en consecuencia deban hacerse á sus dependientes.»

Por el espresado Ministerio de Marina se contestó á la anterior Real órden, con fecha 11 de enero siguiente, lo que copio:—«Excmo. Sr.: Se ha enterado S. M. de la Real órden que V. E. tuvo á bien dirijirme con fecha 28 de diciembre próximo pasado, esponiendo la necesidad de que se prevenga á los capitanes de puerto pongan en conocimiento de los injenieros de caminos, canales, Puertos y Faros, ó de los jefes de los distritos de Obras públicas, y en todos los casos en el de los comandantes jenerales de marina, las faltas de puntualidad que adviertan en encender las luces, y de regularidad en su duracion y apariencia, á fin de que no pasen desapercibidas y sin el oportuno correctivo, comunicando tambien las autoridades de marina respectivas, con arreglo á la inspeccion de vijilancia que deben ejercer, sus propias observaciones, y las de los navegantes, á los mismos injenieros, para el mejor servicio de los faros. En su consecuencia traslado hoy dicha Real órden al Almirantazgo para su circulacion á los efectos de su cumplimiento.»

Lo que traslado á V. I. para conocimiento de esa Comision. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 23 de enero de 1856.—Cipriano Segundo Montesino.—Sr. Presidente de la Comision de Faros.

(7) Art. 81. Si hubiere linterna, estará inmediatamente bajo la inspeccion del Capitan de puerto en cuanto á su buen estado y servicio, para oficiar, así sobre cualquier defecto que note en éste de mal alumbrado, horas de falta, ó descuidos de atizar, como para reparos de farol ó lámparas, sin mezclarse en lo económico donde no le esté espresamente cometida su intervencion: y cuando no fueren atendidos sus oficios, dará cuenta al Capitan jeneral, representando lo necesitado de remedio. *Tít. 7, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm.*

(1) Véase la nota 3, páj. 101.

FLETAMENTO. Contrato cuyo objeto es alquilar una embarcacion ó parte de ella por un tiempo, viaje ó trasporte dado para conducir personas ó efectos.

2. Por regla jeneral la nave solo puede fletarse por su dueño ó por aquel á quien se haya trasmitido esta facultad en virtud de un contrato. Tambien compete esta facultad al capitan como á mandatario del naviero ó del armador, la que deberá usar bajo las instrucciones que tenga recibidas y procurando con la mayor solicitud y esmero el fomento y prosperidad de los intereses del mandante. *Art. 641 Cód. de Com.*

3. Un buque puede fletarse en totalidad ó en parte, lo que es necesario no confundir. El fletamento en totalidad puede verificarse de tres modos; primero por todo el viaje; segundo por tiempo determinado; y tercero por meses.

4. En el primer caso, sea cual fuese la duracion del viaje, el fletador solo pagará la suma convenida, pero no podrá dirijir la espedicion á distinto punto. En el segundo, fletado el buque para cierto tiempo, comienza á correr desde el dia del contrato, salvo lo que espresamente pactaren los interesados y queda la nave á libre disposicion del fletador quien puede mandarlo donde mejor le conviniere; la práctica deberá decidir las dificultades que este contrato puede ofrecer, tal es por ejemplo, el aumento de precio que corresponda cuando sucesos no previstos prolongan la navegacion mas tiempo del convenido por el fletador. En el tercer caso, fijado el flete á tanto el mes ó tambien por dias se devengarán los fletes desde el dia en que se ponga á la carga, á menos que haya estipulacion espresa en contrario, hasta que se pone en tierra el cargamento. *Arts. 783 y 782 Cód. de Com.*

5. El fletamento parcial puede tambien ser de tres maneras: por un tanto, por quintales, ó toneladas. Se fleta por un tanto, cuando se conviene en cierta cantidad alzada para el trasporte de mercaderías que se designan por su peso ó por su volúmen ó á bulto; se fleta por quintales ó toneladas, cuando se convienen las partes en satisfacer cierta cantidad por cada una de estas medidas que se cargue. *Art. 737, Código de Comercio.*

6. Estos fletes parciales se hacen á las veces bajo la condicion resolutiva de que si el armador para tal tiempo no ha encontrado medio para completar el cargamento, se rescindirá el contrato. Pero si el capitan hubiese encontrado el flete pura y simplemente, no podrá rehusar hacerse á la vela ocho dias despues que tenga las tres cuartas partes del cargamento que correspondan al porte de su nave. Y como para no verse obligado á salir pudiera rehusar el recibir cargamento, la ley le obliga en este caso á continuar cargando por cuenta del mismo cargador ó de otros á precios y condiciones iguales á las que concertó con respecto á la carga que tenia recibida, si no las encontrare mas ventajosas; mas no queriendo convenir en ella se le deja en libertad,

pero se le obliga á hacerse á la vela con la carga que tenga á bordo aunque de mucho no alcanzare á las tres cuartas partes. *Arts. 753 y 754 Cód. de Com.*

7. Pero si no encontrare cargamento y el recibido no llegare á las cuatro quintas partes, podrá subrogar para el trasporte otra nave visitada y declarada apta para el mismo viaje, corriendo de su cuenta los gastos que se causen en la traslacion de la carga, y el aumento que pueda haber en el precio del flete. No pudiendo hacer esta subrogacion, deberá partir el dia convenido, y no habiendo pacto acerca este punto treinta dias despues de haber empezado á cargar. *Art. 755, Cód. de Comercio.*

8. Hágase el flete total ó parcialmente, la póliza de fletamento debe contener siempre las circunstancias siguientes: 1.° La clase, nombre y porte del buque. 2.° Su pabellon y punto de matrícula. 3.° El nombre, apellido y domicilio del capitan. 4.° El nombre, apellido y domicilio del naviero si este fuere quien contratare el fletamento. 5.° El nombre, apellido y domicilio del fletador y obrando este por comision, el de la persona de cuya cuenta hace el contrato. 6.° El puerto de carga y el de descarga. 7.° La cabida, número de toneladas ó cantidad de peso y medida que se obliguen respectivamente á cargar y recibir. 8.° El flete que se haya de pagar arreglado á una cantidad alzada por el viaje ó por un tanto al mes ó por las cavidades que se hubiesen de ocupar ó por el peso ó la medida de los efectos en que consista el cargamento. 9.° El tanto que se haya de dar al capitan por capa. 10. Los dias convenidos para la carga y descarga. 11. Las estadias y sobre estadias que pasados aquellos habrán de contarse y lo que haya de pagar por cada una de ellas. Se comprenderán además los pactos especiales en que convengan las partes. *Art. 737 Cód. de Com.*

9. Paraque el contrato de fletamento sea obligatorio en juicio, debe estar redactado por escrito en una *poliza de fletamento* de que cada una de las partes deberá tener un ejemplar firmado por los demás. Cuando alguno no sepa firmar, lo harán en su nombre dos testigos. Se quiso exijir en cierta ocasion, que los contratos de fletamento se estendieran en escritura pública, pero no se dió lugar á ello en Real órden de 2 de abril de 1835 (1).

10. Las pólizas de fletamento harán plena fé en juicio siempre que se haya hecho el contrato con intervencion de corredor, certificando este la autenticidad de las firmas de las partes contratantes y que se pusieron á su presencia. Fuera de este caso y resultando discordancia entre las pólizas de fletamento que presenten las partes, ha de estarse á la que concuerde con la que el corredor debe reservar en su rejistro. Tambien hacen fé las pólizas de fletamento aunque no haya intervenido corredor

(1) Véase la nota 9 páj. 386.

en el contrato, siempre que los contratantes reconozcan por suyas las firmas puestas en ellas. *Arts. 740, 741 y 742 Cód. de Com.*

11. No habiendo intervenido corredor en el fletamento ni reconociéndose por los contratantes la autenticidad de sus firmas, deberán juzgarse las dudas que ocurran en la ejecucion del contrato segun los méritos de las pruebas que cada litigante produzca en apoyo de su pretension. *Art. 743. Cód. de Com.*

12. Pero la póliza de fletamento no es documento indispensable para acreditar este contrato; así que, cuando los objetos cargados son de poca importancia suelen contentarse con el simple conocimiento cuyo documento hace las veces de póliza y es en este caso el único título por donde se fijan los derechos y obligaciones del naviero ó del capitan y del fletador en órden á la carga. Tambien pudiera acreditarse este contrato por la prueba testimonial y demás admitidas por el derecho mercantil, segun se desprende del caso en que el capitan portease mercaderías que se hubiesen introducido clandestinamente en su buque, pues es imposible acreditar este hecho por medio de la póliza de fletamento, ni tampoco por el conocimiento, ni tal vez por escrito alguno. *Arts. 739 y 761 Cód. de Com.*

13. El contrato de fletamento impone al fletante y fletador obligaciones á cuya satisfaccion están afectos de parte del primero la nave, aparejos y fletes; y el cargamento por la parte del fletador, no solo por el pago de los fletes devengados en su trasporte, sino tambien por los daños y perjuicios que puede haber ocasionado con la dolosa ejecucion del contrato, introduciendo efectos distintos de los que manifestó al fletante. *Arts. 596, 697 y 762, Cód. de Com.*

14. El fletante debe procurar al fletador el goce de la nave tal cual se declaró en la convencion; así que, el que hubiese ocultado el verdadero pabellon de la nave, no podrá evitar se rescinda el contrato, y si de resultas de este engaño sobreviniese confiscacion, aumento de derechos ú otro perjuicio á su cargamento, estará obligado á indemnizarle. Y si estos perjuicios fuesen estensivos á la carga de los demás cofletadores, será igualmente de cuenta del fletante indemnizarles integramente de ellos. *Art. 748, Cód. de Com.*

15. Si hubiere engaño ú error en la cabida designada al buque por el fletante, tendrá opcion el fletador á rescindir el fletamento, ó á que se le haga reduccion en el flete convenido en proporcion de la carga que el fletante deje de recibir; y el fletante deberá además indemnizarle los perjuicios que se le hubiesen ocasionado. Pero no se reputará que haya habido error, ni engaño para la aplicacion de estas disposiciones, cuando la diferencia entre la cabida del buque manifestada al fletador y su verdadero porte no esceda de una quincuajésima parte, ni tampoco cuando el porte manifestado sea el mismo que constare de la matrícula del buque, aunque nunca podrá ser obligado el fletador á pagar ma

flete que el que corresponda al porte efectivo de la nave. *Arts. 746 y 747 Cód. de Com.*

16. El fletante no puede subrogar otra embarcacion á la que consta de la póliza, caso de haberse fletado la nave por entero ó que segun llevamos dicho, en fletamentos particulares haya reunido los tres quintos de la carga correspondiente á su porte, de lo contrario se espone á prestar hasta los daños que la fuerza mayor ó caso fortuito irrogaren al cargamento y nave subrogada si la verdadera no los hubiese sufrido; y aun dado caso que ambos hubiesen naufragado, deberia pagar los perjuicios que resultaren al fletante. Pero por el contrario, el que hubiese fletado una nave por entero puede ceder su derecho á otro para que la cargue en todo ó en parte, sin que el capitan ni fletante puedan impedirlo. Si el fletamento se hubiese hecho por cantidad fija, podrá asimismo el fletador subfletar de su cuenta á los precios y condiciones que halle mas ventajosos, manteniéndose íntegra su responsabilidad hácia el fletante y no causando alteracion en las condiciones con que se hizo el fletamento. *Arts. 757 y 758 Cód. de Com.*

17. Si el buque está fletado en parte, la restante queda á libre disposicion del fletante. Por lo que, si el fletador cargare mas de lo contratado, deberá pagar el aumento de flete que corresponda al esceso con arreglo á su contrata, y si el capitan no pudiese colocar este aumento de carga bajo de escotilla y en buena estiva sin faltar á los demás contratos que tenga celebrados, lo descargará á espensas del propietario. Si el esceso perteneciere á terceras personas podrá echarlo en tierra antes de salir del puerto ó portearlo exijiendo el flete, al precio mas alto que haya cargado en aquel viaje. *Arts. 760 y 761 Cód. de Com.*

18. El capitan debe hacerse á la vela en la época convenida si el tiempo lo permite. Cualesquiera retardo voluntario, escepto la falta de cargamento suficiente en los términos esplicados, será de cargo del fletante siempre que se le hubiese requerido judicialmente á salir al mar en el tiempo que debia hacerlo. Esta disposicion es conforme al derecho comun segun el cual la parte que difiere voluntariamente el cumplimiento de sus obligaciones, debe indemnizar á la contraria los perjuicios que le irroga. *Arts. 756 y 752 Cód. de Com.*

19. La inejecucion del contrato de fletamento de parte del fletante, pudiera provenir de que hubiese fletado la nave á diferentes personas por cantidades que reunidas escediesen el porte de la embarcacion. Entonces independientemente de la satisfaccion de daños y perjuicios que pudieran reclamar los perjudicados, se diera la preferencia para cargar á los que tuviesen introducida la carga en la nave y los demás obtendrian el lugar que les correspondiese segun el orden de fechas de sus contratas, y en igualdad de fechas á prorata de las cantidades marcadas en el contrato de cada uno. *Art. 751 Cód. de Com.*

20. El fletador por su parte no puede cargar jéneros de ilicito co-

mercio sin incurrir en la mas severa responsabilidad, no solo para con el fletante, sino tambien para con los co-fletadores á quienes puede igualmente perjudicar, esta prohibicion existe por la misma naturaleza de las cosas sin necesidad de estipularla, y por el contrario, fuera preciso declararlo espresamente para que se entendiese permitido; pero semejante estipulacion aun cuando verificada produjera el efecto de libertar al fletador de su responsabilidad para con el fletante y de constituirle responsable mancomunadamente con el dueño de ellas de todos los perjuicios que se orijinen á los demás cargadores. Mas no, el de exijir de aquel indemnizacion alguna por el daño que resulte á la nave aun cuando se hubiese pactado, pues las convenciones ilícitas no dán derechos ni imponen obligaciones. *Arts. 762 y 763 Cód. de Com.*

21. El cargamento deberá ponerse y sacarse de la nave en el plazo convenido y en defecto de convencion en aquel que determina la costumbre del pais.—V. *Estadías.*

22. La póliza de fletamento puede dejar de cumplimentarse aun despues de la salida de la embarcacion, lo que es preciso no confundir con la simple suspension ó retardo del viaje. Si la falta nace de un hecho del fletante, deberá pagar los daños y perjuicios que causare. Si del fletador, el flete convenido, gastos de la arribada si se hizo á su instancia y descarga y cada cual los suyos si es efecto de fuerza mayor. Asi, cuando ocurre en viaje, declaracion de guerra, cerramiento de puerto ó interdiccion de relaciones comerciales y el capitan regresa al puerto de la salida, solo se debe el flete de ida, aun cuando la nave estuviese contratada por viaje de ida y vuelta. *Arts. 756, 792 y 772 Cód. de Com.*

23. Si despues de haber salido la nave al mar arribare al puerto de su salida por tiempo contrario ó riesgo de enemigos ó piratas, no podrá rehusar el fletante la total descarga del buque si asi lo exijieren los cargadores, mientras le paguen por entero el flete de ida. Si el fletamento estuviere ajustado por meses, se pagará el importe de una mesada libre, siendo el viaje á un puerto del mismo mar y dos si estuviere en mar distinto. De un puerto á otro de la península é islas adyacentes nunca se pagará mas que una mesada. *Art. 771 Cód. de Com.*

24. El viaje puede retardarse tambien antes ó despues de comenzado; es tambien preciso distinguir, si este acaecimiento ha sido efecto de fuerza mayor ó de falta de una de las partes. Si es por efecto de fuerza mayor, la póliza de fletamento subsiste sin la menor alteracion. Por tanto, si por la indicada causa arriba la nave á algun puerto, no se debe indemnizacion á los fletadores, y si estos juzgándolo mas conveniente á sus intereses quisiesen desembarcar sus mercancias debieran pagar el flete por entero cual si la nave hubiese llegado á su destino. Pero, suponiendo que por la naturaleza del cargamento pudiera sufrir su propietario algun perjuicio mas que el resultante de la material detencion,

pues podria echarse á perder el cargamento escediendo la dilacion de treinta dias, está mandado se pague solo el flete proporcional á la distancia que la nave le haya trasportado, pues que para el fletador esta dilacion es igual á la revocacion forzosa del viaje. *Arts. 776 y 956 Cód. de Com.*

25. Los gastos que en caso de arribada forzosa se ocasionen en descargar y en volver á cargar las mercaderías, serán de cuenta de los cargadores, porque cada cual debe sufrir los daños que la fuerza mayor irroga en sus cosas. Pero será preciso que se haya obrado por disposicion suya ó con autorizacion del tribunal de comercio que hubiese estimado conveniente aquella operacion para evitar daños y averías en la conservacion de los efectos. *Art. 775 Cód. de Com.*

26. En estos casos, si el flete estuviese ajustado en una cantidad alzada, los sueldos y alimentos de la tripulacion de la nave serán de cuenta del fletante. Pero si lo estuviese por meses correrá por cuenta de todos los interesados en la nave y su cargamento. *Art. 955 Cód. de Comercio.*

27. Si el retardo fuese por culpa de alguno ó de un suceso, cuyas consecuencias deban atribuirsele, (tal por ejemplo fuera), si la nave sufriese algun daño por efecto de fuerza mayor, si el capitan hubiese tomado derrota contraria á la que debia ó variado de rumbo sin justa causa, á juicio de la junta de oficiales de la nave, con asistencia de los cargadores ó sobrecargos que se hallaren á bordo, aquel deberá satisfacer los daños que acaecieren. *Art. 678, Cód. de Com.*

28. Con el ausilio de estos principios podrán decidirse las cuestiones que se orijinan acerca la innavegabilidad de la nave. Si quedare absolutamente inservible, el capitan, como representante de los interesados en el cargamento, deberá fletar otra que reciba la carga y la portee á su destino, acompañándola hasta hacer entrega de ella. Si no se encontrase ninguno, ni en el puerto de la arribada, ni en los que están treinta leguas á la circunferencia, se deberá depositar la carga por cuenta de los propietarios en el puerto de la arribada, regulándose el flete de la nave inservible en razon á la distancia que los porteó, y no podrá exijirse indemnizacion alguna. Pero si el capitan por malicia ó indolencia dejare de proporcionar embarcacion que trasporte el cargamento, podrán buscarla y fletarla los cargadores á espensas del anterior fletante, despues de haber hecho dos interpelaciones judiciales al capitan; y éste no podrá rehusar la ratificacion del contrato hecho por los cargadores, que deberá llevarse á efecto de cuenta y bajo la responsabilidad del mismo. Finalmente, justificando los cargadores que la nave que quedó inservible no estaba en estado de navegar cuando recibió la carga, no se les podrán exijir los fletes, y el fletante será responsable de todos los daños y perjuicios; siendo de advertir que esta justificacion será admisible y eficaz no obstante la visita y fondeo de la nave en que

se hubiese calificado apta para emprender el viaje, porque esta visita está sujeta á prueba en contrario; una vez hecha ya no hay fuerza mayor sino culpa del fletante. *Arts. 777, 778 y 779, Cód. de Com.*

29. Se debe el flete desde el momento en que se han descargado y puesto á disposicion del consignatario las mercaderías; pues la naturaleza peculiar de las espediciones marítimas, el interés de que se descarguen prontamente no fuera que se averiasen, la imposibilidad de reconocerlas antes del desembarco, modifica el derecho que en jeneral tiene todo porteador para retener los efectos porteados hasta que se le haya pagado el precio del trasporte, así que no puede retenerse á bordo el cargamento á pretesto ó recelo sobre falta de pago de los fletes; pero si hubiere motivos fundados para esta desconfianza, no fuera justo despojar al fletante de sus derechos, y el tribunal de comercio á instancia del capitan, pudiera autorizar la intervencion de los efectos que se descargan hasta que se hayan pagado los fletes. *Arts. 793 y 794, Cód. de Com.*

30. No podrá pretenderse disminucion alguna en los fletes bajo pretesto de no haberse cargado cuanto se pactó ó de que fletado el buque para ida y vuelta no cargó nada á la vuelta; ni tampoco alegando que se descargaron los jéneros en el camino, á menos que hubiese cargado mercaderías por cuenta de un tercero, pues que entonces debieran descontarse los fletes que estas hubiesen devengado. Pero si el cargamento se hubiere perdido por caso fortuito ó fuerza mayor cual fuera por naufrajio, varamiento ó presa de enemigos ó piratas, no se deben fletes, ni aun siquiera por el espacio hasta el cual se cumplió el viaje: de consiguiente, si se hubiere percibido el flete adelantado, deberá devolverse, á menos que se hubiere estipulado lo contrario; sin embargo, rescatándose el buque ó su carga, ó salvándose los efectos del naufrajio, deberá pagarse el flete correspondiente á la distancia á que el buque condujo la carga; y si reparado este la llevase hasta el puerto de su destino, se deberá abonar el flete por entero, sin perjuicio de lo que corresponda decidirse sobre la avería. *Arts. 759, 767, 776, 787 y 788, Cód. de Com.*

31. Mas si fletado el buque para ida y vuelta se perdiese el cargamento de regreso, entonces se deberá fijar y pagar el de ida.

32. De ahí se infiere, que el cargador no se liberta de pagar los fletes haciendo abandono de las mercancías que sufran deterioro ó disminucion por caso fortuito, por vicio propio de la cosa, ó por mala condicion ó calidad de los envases. Llegando la nave á su destino el fletante ha cumplido su deber trasladando los jéneros que se le han confiado, si las mercancías se hallan del todo deterioradas, este suceso le es ajeno, corre tan solo por cuenta del dueño de ellas y no es justo que por esta causa sufriera el fletante perjuicio alguno.

33. Pero si el flete consistiese en líquidos, y las vasijas que los conte-

nian hubieran perdido mas de la mitad de su contenido aun cuando fuese por vicio propio de estas el fletador puede abandonar las que estuviesen en este estado por el flete que adeudasen. Estas dos reglas contrarias al parecer, derivan del mismo principio. Habiendo conducido el cargamento á su destino, el fletante cumplió su deber, y es asunto indiferente para él, el que tenga valor mayor ó menor por efecto de las circunstancias ó de averías, puesto que los objetos que se le entregaron han llegado á su destino. Pero si estos fueren líquidos que se hubieren derramado, puede decirse muy bien que no llegaron á su destino y que por tanto el fletante no cumplió su obligacion porque esta recaia sobre lo contenido en las vasijas que no llegó, mas que sobre estas, que eran puramente un accesorio.

34. Ya hemos dicho que el cargamento está especialmente obligado al pago de los fletes. Pero debe entregarse previas las formalidades que hemos esplicado, aun cuando se desconfie del pago de los fletes, en cuyo caso conserva sobre ellas el mismo derecho que si las retuviese en su poder.

35. Mas si ha verificado su entrega sin tomar precaucion alguna, conserva el privilejio hasta cumplido un mes de haber recibido el consignatario la carga para exijir la venta judicial de la parte necesaria para cubrir los fletes; lo cual se verificará tambien aun cuando el consignatario se constituya en quiebra. Pasado aquel espacio, los fletes se consideran como un crédito ordinario sin preferencia alguna. Las mercaderías que hubiesen pasado á tercer poseedor despues de trascurridos los ocho dias siguientes á su recibo dejan de estar sujetas á esta responsabilidad.—V. *Capa* y *Capitan*.

FONDEADERO. Impuesto que pagan los buques que entran en los puertos de la Península é islas adyacentes, que es mayor ó menor segun la cabida del mismo. Se ocupan en regular su pago y en detallar los casos de exencion, los artículos 595 al 605 de las Ordenanzas Generales de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (1). V. *Derechos de Navegacion.*

(1) Art. 595. Los buques mercantes españoles que entren y salgan de los puertos de la Península é Islas adyacentes, pagarán por derechos de fondeadero un real por tonelada de las que midan.—Los buques mercantes estranjeros satisfarán por igual concepto dos reales.—Los buques que no midan mas de veinte toneladas y no lleguen á sesenta pagarán la mitad del derecho señalado.

Art. 596. Estarán exentos de satisfacer los derechos de fondeadero: — 1.° Los buques que midan menos de veinte toneladas. — 2.° Los que naveguen esclusivamente dentro de la bahía de Cádiz.— 3.° Los buques menores que naveguen en el Guadalquivir y no salgan al mar. — 4.° Los que tambien naveguen sin salir de la ria de Arosa, provincia de Pontevedra.— 5.° Los mayores de cincuenta toneladas que vengan en lastre á cargar sal de las salinas de San Fernando, Torrevieja, San

FONDEO. Aplícase este nombre al reconocimiento que hacen en un buque los empleados de rentas. El derecho de verificarlo compete al administrador de aduanas ó á los empleados que este elije, de suerte que

Isidoro, Santa Teresa, Palmones é Ibiza.— Y 6.° Los pertenecientes á las sociedades *Club Real de Yachts* de Lóndres y San Petersburgo; los buques de recreo napolitanos; y el yacht anglo-americano *North Star*, siempre que no verifiquen operacion alguna de comercio.

Art. 597. Á los vapores de la compañía del Guadalquivir y *El Rápido*, solo se les exijirá la tercera parte; á los vapores nombrados *Recreo* y *Vencedor*, que hacen viajes diarios de Aljeciras á Gibraltar, la décima; y al destinado á hacer viaje diario de Cádiz á Huelva, la quinta parte de la cuota establecida por derecho de fondeadero.

Art. 598. Los buques de vapor destinados al transporte de viajeros, satisfarán dicho impuesto una vez por cada espedicion; verificando el pago por completo en el punto de donde salgan.

Art. 599. Se entenderá por espedicion de un vapor su viaje del puerto de donde salga á aquel en que lo termine; y se considerará como otra espedicion el regreso al punto de su procedencia ó primera salida. — Respeto á los buques de vela se entenderá que siempre que avancen en la direccion señalada en su rol, aun cuando se detengan en uno ó mas puertos, verifican una espedicion; debiéndose contar, por lo tanto, como otra si retroceden antes de terminar el viaje indicado en su declaracion primera, aunque luego le continúen hasta llegar á su destino.

Art. 600. Á los vapores que entren en la bahía de Cádiz, solo se les exijirá una vez el derecho de fondeadero, aunque vayan despues á otro punto de la misma bahía; quedando exentos de su pago los que procedan de puertos de dentro de ella y limiten su comercio á los mismos.

Art. 601. Los galeones que conduzcan granos desde Pontevedra á Marin para cargarlos en buques mayores destinados á transportarlos á otros puntos de la Península ó del estranjero, no pagarán este impuesto si se satisface al verificar el segundo embarque. — Todo buque que vaya directamente á Pontevedra le pagará siempre que no sea su procedencia de puertos de la misma ria.

Art. 602. Será aplicable á los derechos de fondeadero lo establecido en el artículo 593 respeto á los buques que vayan consignados á Sevilla.

Art. 603. El impuesto de fondeadero se pagará en un solo puerto; entendiéndose por tal cualquier punto de la costa en que haya construidas obras artificiales, sean ó no de propiedad particular, para proporcionar abrigo y buena carga á los buques.

Art. 604. Serán considerados como puertos para los efectos prevenidos en el artículo anterior los puntos siguientes:

Distrito de Vitoria.— Algorta, Bermeo, Bilbao, Deva, Elanchove, Fuenterravía, Guetaria, Lequeitio, Motrico, Mundaca, Nachitua, Undarroa, Orio, Pasajes, Plencia, Santurce, San Sebastian y Zumaya.

Distrito de Búrgos.— Castrourdiales, Laredo y Santander.

Distrito de Leon.— Avilés, Candas, Cudiliero, Gijon, Lastres, Llanes, Luanco, Luarca y Rivadesella.

Distrito de Orense. — Bayona, Camariñas, Cambados, Corcubion, Carril, Coruña, Ferrol, La Guardia, Marin, Muros, Puente-Cesúres, Pontevedra y Vigo.

cuando lo verifican los carabineros, no ejercen derecho propio y sí solo el de delegados del administrador de la aduana.

2. El fondeo no se verifica hasta despues de entregado el manifiesto, y si se encuentran objetos no comprendidos en aquel, se decomisa y se impone un recargo del 25 por ciento si son ilícitos, y la mitad si son efectos de comercio permitido, todo con arreglo á los arts. 42 y 432 de las Ordenanzas Generales de las rentas de Aduana de 10 de setiembre de 1857 (1).

3. En la navegacion de cabotaje caso de hallarse diferencias en el acto del fondeo, se aplicarán las multas de que hacen mérito los artículos 279, 449 y 450 (2).

Distrito de Sevilla. — Aljeciras, Ayamonte, Bonanza, Cádiz, Ceuta, Chipiona, Huelva, Puerto de Santa María, Puerto-Real, Rota, Sevilla, Tarifa é Isla Cristina.

Distrito de Granada.— Almería, Málaga y Marbella.

Distrito de Valencia. — Alicante, Cartajena, Denia, Escombrera, Grao de Valencia, Mazarron, Porman, Santa Pola, Torrevieja y Villajoyosa.

Distrito de Barcelona. —Alfaques, Barcelona, Palamós, Salou y Tarragona.

Art. 605. Debiéndose pagar el derecho de fondeadero una sola vez en cada espedicion, se exijirá en los puertos en que los buques terminen su viaje, escepto cuando el á que vayan consignados, sea de aquellos en que no deba cobrarse por carecer de obras artificiales; en cuyo caso tendrá efecto el pago en el primer puerto en que entre el buque despues de principiada su espedicion. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(1) Art. 42. Los administradores, ó los empleados que estos nombren, tendrán la facultad de fondear los buques desde que se hubiere admitido el manifiesto, como tambien la de reconocer los cables, cadenas y boyas de las embarcaciones.

Lo que se encuentre que no se hubiere comprendido en el manifiesto, incurrirá en la pena del artículo 432. —Los capitanes de los buques son responsables del fraude de los objetos comerciables que se encuentren á bordo.— Los individuos del cuerpo de carabineros al practicar dichas operaciones no ejercen atribuciones que les correspondan por derecho propio, sino como delegados de la administracion de la aduana.

Art. 432. Cuando el capitan ó patron conduzca mercancías no comprendidas en el rejistro consular ni en el manifiesto, se impondrá el comiso de ellas, exijiéndole además el recargo del 25 por 100 de su valor si son ilícitas, y la mitad si pertenecen á la clase de permitido comercio.

Los comisos y recargos que, con arreglo á esta disposicion, se impongan, serán distribuidos por mitad entre la Hacienda pública y los empleados descubridores.

Comprendidos en este artículo y el 428 todos los casos que pueden ocurrir al comprobar el manifiesto y el rejistro consular entre sí y con el resultado del fondeo, no se impondrá castigo á los consignatarios de las mercancías por las diferencias que hubieren dado lugar á la imposicion de alguna pena á los capitanes ó patrones de los buques. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(2) Art. 279. Cuando en los actos de fondeo ó reconocimiento resulten dife-

FRANCIA. Por el tratado de 7 de noviembre de 1695 se estipularon algunas ventajas mercantiles entre España y Francia, bien que de corta importancia en el dia. Por el art. 12 del tratado ó pacto de familia de 7 de noviembre de 1733 se convino que la nacion española seria tratada en los estados de Francia y la nacion francesa en los de España de la misma forma y manera que la nacion mas privilejiada y favorecida en todo lo que tiene relacion á la navegacion y al comercio y á todos los derechos, ventajas y privilejios, los cuales se observarian en todo segun los usos establecidos.

2. Por el art. 24 del tratado de 15 de agosto de 1761 (1) se pactó una

rencias en el comercio de cabotaje, se procederá segun lo prevenido respectivamente en los artículos 449 y 450.

Los buques dedicados á dicho comercio que toquen en puerto estranjero, incurrirán en la pena que marca el artículo 451.

Art. 449. Cuando resultaren en los fondeos que se practican á los buques dedicados al comercio de cabotaje efectos lícitos ó ilícitos no comprendidos en el rejistro, se aplicará por analojía á los capitanes ó patrones lo establecido en el artículo 432, segun los casos y la naturaleza de las mercancías que sean objeto del procedimiento.

Art. 450. Si en el despacho de las mercancías estranjeras y de las posesiones españolas de Ultramar se encontraren escesos ó diferencias, se observará lo prevenido en las Ordenanzas respeto al comercio estranjero.

Las mercancías nacionales que vengan omitidas en la documentacion, pagarán los derechos señalados en el Arancel á sus similares estranjeras.

Á las mercancías nacionales, cuyas similares estranjeras estén prohibidas, se impondrá un 50 por 100, sobre avalúo. No se impondrá pena alguna cuando las diferencias no escedan de 4 por 100, abonándose á los cereales el 10 por 100 en mas ó en menos cantidad de la declarada, por efecto de las creces y mermas naturales.

Las diferencias de menos, en el comercio de que se trata, están exentas de toda pena.

Los derechos de estranjería que por los conceptos indicados se exijan á los jéneros del Reino, se aplicarán íntegros á la Hacienda pública.

Art. 451. Véase la nota 4, páj. 162.

(1) Art. 24. Los súbditos de los altos contratantes serán tratados, relativamente al comercio y á las imposiciones en los dominios de cada uno en Europa, como los súbditos del país á donde llegasen ó residiesen: de suerte que la bandera española gozará en Francia los mismos derechos y prerogativas que la bandera francesa, así como la bandera francesa será tratada en España con el propio favor que la española. Los súbditos de las dos monarquías, en declarando sus mercaderías, pagarán los mismos derechos que pagarian si fuesen de naturales, y esta misma igualdad se observará en cuanto á la libertad de la importacion y esportacion, sin que deban pagarse de una y otra parte mas derechos que los que se perciban de los propios súbditos del soberano; ni ser materias de contrabando para unos las que no lo fuesen para los otros: y por lo que mira á estos objetos, quedan abolidos cualesquiera tratados, convenciones ó establecimientos anteriores entre las dos monarquías; bien entendido que ninguna otra potencia estranjera

completa igualdad entre españoles y franceses en punto á comercio, de suerte que una bandera gozase en el territorio de la otra iguales ventajas que la propia. En aclaracion al articulo citado se estipuló otro tratado en 2 de enero de 1768 (2) en el que se previnieron y convinieron todos los

gozará en España ni en Francia privilejio alguno mas ventajoso que el de las dos naciones. Las mismas reglas se observarán en España y Francia con la bandera y súbditos del rey de las Dos Sicilias; y S. M. siciliana hará que los gocen recíprocamente en sus dominios las banderas y súbditos de las dos coronas de España y Francia. Madrid 15 de agosto de 1761.

(2) Art. 1.° Para que la Francia no quede privada en España de los beneficios que goza el comercio de otras naciones en virtud de los tratados que las favorecen, y especialmente el de comercio celebrado en Utrech entre la España y la Inglaterra el año de 1713, en el que se incluye el tratado del año de 1667 con los artículos esplanatorios de 1715 y sus subsecuentes, cuando el espíritu del *pacto de familia* se dirije á mejorar la condicion del comercio de los españoles y de los franceses, se ha acordado que han de quedar para los franceses en su fuerza y vigor aquellos privilejios y favores que disfrutan otras naciones y contienen los referidos tratados anteriores, mientras con ellos subsistan, y se haga entre las dos coronas otra convencion de comercio, como si se hubiesen celebrado entre la España y la Francia, aunque no se hallen esplicados en el pacto de familia: y lo mismo se ha de entender con las distinciones que en adelante se acuerden á otras naciones, debajo del concepto de que no se negarán en Francia á los españoles los mismos beneficios y todos los demás que conceda por cualquiera motivo la Francia á otras potencias.

Art. 2.° Se ha declarado que todos los privilejios que cada una de las dos coronas concediere en sus dominios de Europa, islas adyacentes y Canarias, á la navegacion y al comercio de sus propios vasallos, hayan desde luego de ser comunes á ambas naciones, de forma que gozarán sin diferencia alguna de todas las disminuciones de derechos que hubiere y se hicieren en España y en Francia sobre la entrada y salida de los navíos nacionales, sobre ancoraje, toneladas y lastre, y sobre las mercaderías y comestibles que se embarcan ó que vienen en nombre y á la consignacion de los naturales, sin que haya entre las dos naciones preferencia en los fletes, ó precision de servirse solamente para el comercio de ciertos jéneros de los navíos nacionales, como Su Majestad Cristianísima lo tiené ya mandado practicar con los navíos españoles en ocasion de la esportacion y libre comercio de los granos.

Art. 3.° Igualmente serán comunes á ambas naciones las pescas de las costas de Francia y España, á condicion de que los franceses y los españoles se sujeten respectivamente á las leyes, estatutos, y pragmáticas que se hallen establecidas con los naturales en los parajes á donde se dediquen á pescar, conforme á lo prevenido en real resolucion de 12 de mayo de 1742 sobre la pesca de las tartanas francesas en la costa y bahía de Cádiz, y en otra de 27 de enero de 1766, sobre la de las costas de Cataluña y Provenza.

Art. 4.° Como se han suscitado desde el año de 1760 varias dudas sobre la intelijencia de dichos privilejios, pretendiéndose por parte de los franceses, fundados en el tratado de 1649, y sobre todo en los artículos 10, 14 y 15 del de los *Pirineos*, que sus navíos fuesen mantenidos en la posesion en que estaban de no ser

derechos que competian á los españoles en Francia y á los franceses en España, esplicándose las facultades que competirian á las autoridades

visitados bajo ningun pretesto por los oficiales de rentas y aduanas; y por parte de la córte de España, que segun el artículo 10 del tratado de Utrech debian visitarse los navíos franceses en la forma que está acordado en dicho artículo con los ingleses, se ha convenido que de aquí en adelante se observe en punto de la visita de navios el artículo 10 del tratado de Utrech; y en cuanto al desembarco y al rejistro de las mercaderías el art. 11 de dicho tratado; á cuyo fin se han insertado aquí á la letra dichos dos artículos.

Para quitar toda especie de duda sobre la forma y modo de entender y de ejecutar los referidos artículos 10.º y 11.º del tratado de Utrech, se ha acordado que todos los navíos españoles y franceses, cuando lleguen á un puerto de las dos potencias, serán obligados, así como se prescribe en dicho artículo 10.º, á dar su manifiesto en las veinte y cuatro horas de su llegada, y despues de este manifiesto, bien sea de tránsito ó cargado el navío para el mismo puerto, se pondrán á bordo los guardas de la aduana, no escediendo el número de tres; se le dará luego el permiso de descargar; y á contar del dia de la descarga el capitan tendrá ocho dias mas; escluyendo los de fiesta, para reformar su manifiesto ó correjir las omisiones y errores que hubiesen podido hacerlo defectuoso. Despues de espirados los dichos ocho dias, los administradores de las aduanas ó empleados en las rentas tendrán la facultad de hacer la visita de fondeo una sola vez y no mas; cuya visita de fondeo se dirije á comprobar la verificacion á bordo de la carga manifestada en la aduana. En caso que hubiese á bordo de los dichos navíos algunas mercaderías de contrabando, deberán ser declaradas en las veinte y cuatro horas de la llegada del navío, sin que pueda correjir ó reformarse el manifiesto en lo que mira á las dichas mercaderías de contrabando; de manera que las que no hubiesen sido declaradas serán confiscadas, sin que los capitanes de dichos navíos puedan aprovecharse por las dichas mercaderías de comercio ilícito de los ocho dias de gracia acordados para lo demás del cargamento. Todo lo demás dispuesto en dichos artículos 10º y 11.º será ejecutado en todo y por todo segun su forma y tenor.

Art. 5.º Queda establecido en el artículo 4 la forma de proceder jeneralmente á la visita de fondeo y al resguardo de los navios; y sin embargo las dos córtes han tenido por conveniente declarar que las reglas establecidas en el artículo 10 del tratado de Utrech tendrán solamente lugar para los navíos que escedan de cien toneladas; pero las embarcaciones que tengan menos de cien toneladas, despues de haber dado el manifiesto de su carga en la aduana, podrán ser visitadas sin esperar los ocho dias concedidos para los demás navíos, haya empezado ó no la descarga, ó que se haya enteramente acabado.

Para que no se abuse de esta visita arbitraria, convendrá que no se repita sin que intervenga alguna sospecha fundada de que se ha podido introducir algun contrabando en las embarcaciones menores de cien toneladas. Si por el manifiesto constare que la carga de estas embarcaciones menores consiste en todo ó parte en mercaderías prohibidas ó de contrabando, podrá el administrador de la aduana obligar al capitan á que las deposite en tierra, á fin de evitar que no se vendan á bordo en el tiempo que la embarcacion esté en el puerto: bien entendido que al tiempo de su salida se les devolverán sin exijir algun derecho de depósito ó de almacen, y sin causarle el menor gasto. En caso de contrabando el capitan, la tri-

de rentas y el modo de proceder en los manifiestos y pronto despacho en las aduanas, pactándose tambien la recíproca entrega de los desertores de

pulacion y la embarcacion con los demás efectos de lícito comercio, serán tratados en cuanto á la pena segun queda establecido en el artículo 10 del tratado de Utrech, sin distinguir en este punto los navíos menores de los mayores de cien toneladas, porque todos han de ser comprendidos indistintamente en las disposiciones de dicho artículo. Los administradores de la aduana procederán en los actos de visita de acuerdo con el cónsul, conforme á lo que queda dispuesto en el artículo 6 de esta convencion, mediante que se considera absolutamente necesaria su intervencion para evitar toda especie de violencia y de mal entendido, bajo la circunstancia de dar por nulas todas las causas, procedimientos y confiscaciones que resultasen hechas sin haberse observado esta precisa formalidad, á menos que no se pruebe que dejó de asistir el cónsul por su culpa despues de habérsele citado. Así como en España se observará con las embarcaciones francesas esta regla, así en Francia se practicará con las embarcaciones españolas.

Art. 6.° Los cónsules, vice-cónsules, diputados, etc. son los intérpretes naturales de la nacion que representan, y está prevenido que hayan de acompañar á los capitanes, maestres y patrones en todas las dilijencias que tengan que hacer para el manifiesto de mercaderías, despacho de patentes y letras de mar, como á los ministros de la aduana cuando tengan que ir á bordo de los navíos de su nacion para practicar en ellos la visita de fondeo. Se ha convenido pues, que se observará esta práctica sin omision alguna y que ningun juez podrá tomar declaracion á un capitan, maestre ú otro cualquiera de la tripulacion de un navío sin que esté presente el cónsul, por ser el medio de evitar sorpresas y desazones, y hacer que la justicia se administre sin alboroto; pues está mandado por ordenanza á todos los navegantes de obedecer á los cónsules y de respetarlos como á sus superiores inmediatos, segun queda dispuesto en el artículo 6.° del tratado de 1725; bien entendido que deberá citarse al cónsul para hora precisa, y que no acudiendo con puntualidad por sí ó por persona que lo represente, se entenderá cumplido este artículo, pues será suya la culpa de no haber concurrido á estas dilijencias.

Art. 7.° Por cuanto se ha obligado algunas veces á los capitanes á tomar práctico y á descargar sus mercaderías contra su propia voluntad ó la de sus consignatarios, se ha convenido que será siempre libre el capitan de hacer ó no su descarga, á menos que no lleve trigo, en cuyo caso la necesidad pública del puerto donde entrare pueda dar derecho al cargamento, en pagándoselo como fuere razon segun las circunstancias y los precios.

Art. 8.° Los oficiales de las aduanas retardan muchas veces sin causa lejítima el despacho de los cargamentos, ó el rejistro de las mercaderías que deben sacarse ó introducirse. Para escusar este perjuicio se ha convenido que se observará lo que queda establecido en esta materia en los tratados, y que se encargará á los administradores que procuren despachar con la brevedad y atencion que convenga al comercio los jéneros que se llevasen en la aduana; apercibiéndoles que no dén motivo de queja sobre este punto tan importante al comercio.

Art. 9.° Se ha reparado que algunos ministros de las aduanas, sin embargo de lo pactado en el referido artículo 11 del tratado de Utrech, obligan á los capitanes á pagar los derechos por las mercaderías que declaran deber consignar ó vender en otro puerto de la costa: se ha convenido encargarles espresamente que se abstengan

las tripulaciones. Habiéndose descuidado ó puesto en olvido el artículo de este tratado, segun el cual los cónsules españoles pueden acompañar

de dicha molestia, y que los derechos se cobren únicamente sobre las mercaderías que se descarguen realmente en el puerto donde llegan, dejando que los demás jéneros vayan á pagarlos al puerto á donde estén destinados, una vez que haya aduana habilitada para el desembarco, prohibiéndoles igualmente que rompan ni visiten los cargamentos ó fardos que hayan declarado ser destinados para otro puerto ó país.

Art. 10. Se debe dar fé y crédito á los certificados, patentes, pólizas y cartas de mar, tanto por lo que mira á la sanidad del navío y su tripulacion, como por lo que mira á la calidad y proveniencia de los cargamentos, segun se previene en los tratados, y los administradores y oficiales de la aduana sin perjuicio de estos documentos harán los exámenes que tuvieren por convenientes en la aduana; pero una vez que quede el jénero despachado, no se ha de impedir á los consignatarios y compradores su comercio y remesa á otras partes, como vaya acompañado de guias lejítimas y si se advirtiere despues algun error, se procederá contra los que resulten culpados segun su malicia; prohibiéndose contra el comercio toda pesquisa que trastorne por esta causa el órden y buena fé con que se hace.

Art. 11. Los capitanes han de declarar de buena fé las mercaderías que llevan de contrabando, ó las que estén prohibidas, y les será lícito, una vez manifestados los jéneros de la carga, guardar á bordo los que fueren prohibidos, con la condicion de dar, al tiempo que ván á sacar sus despachos de mar, una satisfaccion plena á los ministros de la aduana de que los tales jéneros están á bordo; y si quisieren los capitanes ó dependientes de rentas desembarcarlos, lo podrán hacer, poniéndolos por via de depósito en la aduana hasta que estén para hacerse á la vela, sin derechos ni gravámen alguno.

Art. 12. Para que se combine en cuanto sea posible la libertad del comercio con las precauciones necesarias á fin de evitar que no se encubra con los privilejios y exenciones referidas el comercio ilícito, y el fraude de los derechos debidos á los erarios de ambas coronas, se ha prevenido por el mismo artículo 11 del tratado de Utrech que todas las mercaderías que se cojiesen en actual contrabando, serán confiscadas sin que por eso el navío, el capitan y su tripulacion sean detenidos, ni que los demás jéneros de la carga sean mezclados y comprendidos en la ley de confiscacion. En cuya consecuencia se ha convenido entre la Francia y la España, que los jéneros solamente que se aprehendan al tiempo de introducirse ó sacarse por alto, serán comisados; y que ademas, si el introductor fuese cojido en tierra, se procederá contra él, aunque sea de la tripulacion del navío, pero no por esto se ha de detener el navío ni proceder contra la restante tripulacion.

Art. 13. Por los contratiempos de la navegacion, ó para ponerse á salvo de los enemigos, sucede muchas veces que los navíos se vén en la precision de entrar en un puerto sin tener carga destinada para él. Se ha convenido que no siendo artificioso, sino precisado, el arribo, les será permitido depositar en tierra sus mercaderías, ó trasbordarlas sobre otro navío para evitar que se pierdan, procediendo con permiso é intervencion de los ministros de rentas, sin que por el depósito ó por el trasbordo haya que pagar derechos algunos, ni ocasionarle otros gastos que los del alquiler de los almacenes que necesitare para repararse de las averías y continuar su viaje, como lo dicta la humanidad y lo observa la buena fé; pues estos casos dictados por la necesidad no deben equivocarse con los trasbordos de jé-

á cualquier individuo de la tripulacion de nuestros buques que haya de prestar declaracion jurada ante los tribunales franceses, bien fuere co-

neros que se hacen á título de venta, y por el bien del comercio, con permiso de los ministros de aduanas, pagando los debidos derechos.

Art. 14. Está declarado por Real órden de 17 de julio de 1751, comunicada al intendente de marina de Cádiz, que siempre que bare algun navío francés en playa ó puerto de las costas del reino por temporal ú otro accidente, teniendo á su bordo el todo ó parte de la tripulacion, y en cuyos parajes haya cónsul ó vice-cónsul de la misma nacion, se deje al cuidado de estos que practiquen todo lo que tuvieren por mas conveniente á salvar el navío, su carga y pertrechos, su almacenaje, satisfaccion de gastos y demás que tenga conexion con este incidente, sin que por parte de los oficiales y ministros de marina y tierras ni justicias se mezcle en otra cosa que en facilitar por su justo precio á los cónsules, vice-cónsules y capitanes de los navíos barados todo el ausilio y favor que les pidieren para conseguir con la mayor brevedad y resguardo que se salve todo lo posible, y eviten desórdenes y robos. En esta conformidad se ha convenido que se observe en adelante con los navios franceses la práctica establacida en dicha órden de 17 de julio de 1751, y que para evitar competencias en el conocimiento jurídico de los naufrajios, siempre que se necesite la autoridad del juez para la legalidad del inventario de los efectos naufragados, depósito de ellos y otros incidentes que pudiesen hacer sospechosa la conducta de los capitanes, patrones y conductores de los navíos, se haya de ejercer esta jurisdiccion en España por los ministros de marina, y en Francia por los jueces del almirantazgo, como queda prevenido en las ordenanzas de ambas coronas. Las mercaderías salvadas del naufrajio se han de depositar en la aduana con inventario, para que cuando llegue el caso de embarcarlas para su destino, no paguen derechos algunos.

Art. 15. Siendo de igual necesidad el que se arreglen uniformemente en todos los puertos de España los gastos y derechos que se causan por la visita de sanidad, pues se han impuesto y percibido hasta ahora arbitrariamente y con notable diferencia de puerto á puerto, se ha convenido que se pedirán á los Capitanes jenerales y Gobernadores de los puertos noticias puntuales de los derechos de sanidad, para arreglarlos y hacer con conocimiento un arancel que llegue á noticia de todos para evitar engaños.

Art. 16. Las embarcaciones francesas sufren en algunos puertos de España una visita que llaman de inquisicion, y que causa derechos onerosos á la navegacion. Para evitar cualquier agravio que en esto pueda tener el comercio, se ha convenido que se prevendrá al inquisidor jeneral que sepa y esponga auténticamente los derechos que con pretesto ó nombre de inquisicion se cobran de las embarcaciones que llegan á los puertos de España, y de qué banderas, á fin de que con este conocimiento se pueda disponer que no se exijan de los franceses mas derechos que los que contribuyen los ingleses, holandeses y otras naciones del norte.

Art. 17. Tiénese noticia de que en los mares de Cataluña y en las tierras confinantes de Francia, se cobran sobre los navíos y vasallos franceses los derechos llamados de *lleuda*, sin que los naturales estén sujetos á ellos. Se ha convenido, pues, que se averigue en que puertos del principado y en que parajes de los Pirineos se cobran los dichos derechos de *lleuda*, para libertar de este gravámen á los vasallos y á las embarcaciones de Francia, en el caso de que no los paguen los na-

mo testigo ó como acusado, se dispuso por el gobierno francés su observancia, segun resulta de la Real órden de 13 de febrero de 1851 (3).

turales: bien entendido que los vasallos españoles no han de pagar en las provincias confinantes en Francia otros derechos de los que pagan los naturales franceses.

Art. 18. Por declaracion de Su Majestad Católica de 21 de julio de 1765 consta que respeto de eximirse de todo derecho en los puertos de Francia los víveres y jéneros que sirven para los bajeles de su armada, es su Real voluntad que se traten con igual recíproca las embarcaciones de guerra francesas que lleguen y tomen puerto en España y se franqueen libres de derechos los víveres y jéneros que para su gastó y consumo necesiten; y en su consecuencia se ha convenido ratificar con este artículo dichas declaraciones para que tengan su efecto y vigor, ínterin que se quieran observar tanto por una parte como por la otra.

Art. 19. Nada es mas perjudicial al servicio y al comercio marítimo como la desercion de los marineros al tiempo que los navíos están en los puertos: se ha convenido que no se dé ausilio á los marineros que desertaren de dichos navíos, ni que se permita á los que se restituyan con pasaporte y avío de los cónsules á sus respectivos departamentos, que tomen partido en las tropas de tierra; antes bien que los gobernadores, justicias y jefes militares de tierra y mar presten mano fuerte y ausilio para prenderlos y volverlos al cónsul ó navío que los reclame.

Art. 20. No permitiendo la celeridad con que se ha deseado concluir esta convencion, para evitar las continuas disputas que suceden en los puertos entre los navegantes y dependientes de rentas, que se incluyan en ella diversos puntos senciales pertenecientes al comercio de las dos naciones, que requieren un prolijo y largo exámen, se ha acordado que sé instruirán separadamente para reglar las providencias que se hubiesen observado en beneficio comun de los vasallos de ambas coronas; y se declara que en cada uno de los artículos que comprende, se ha de entender estipulado el derecho de la recíproca, para que los españoles en Francia y los franceses en España comercien y sean tratados con las reglas que quedan establecidas.

Art. 21. Esta convencion ha de mirarse como parte del *pacto de familia*, mediante que lo que la ha causado es la interpretacion del artículo 24 del mismo pacto: y se ha establecido que los veinte artículos que se han formado en su consecuencia, quedarán secretos entre las dos córtes, prometiendo cada una por su parte dar las órdenes y providencias oportunas, segun lo fueren pidiendo los casos que ocurran, para que los gobernadores de las plazas marítimas, administradores de aduanas y otros oficiales encargados de algun manejo en dichos asuntos se conformen y cumplan con lo que queda arreglado en dicha esplicacion y artículos, y al mismo fin ofrecen Sus Majestades Católica y Cristianísima ratificarlas en debida forma para su mayor firmeza y validacion. Madrid 2 de enero de 1768.

(3) El Embajador de S. M. en París en su despacho núm. 224 de 18 de junio próximo pasado dice á este Ministerio lo que sigue.—Entre los diversos incidentes á que dió lugar la ocurrencia sobrevenida en el mes de marzo del año anterior en el puerto de Marsella, entre los tripulantes de una embarcacion inglesa y los del pailebot español «Leon» fué una la reclamacion que tuve que dirijir á este gobierno para que con arreglo á los tratados se deje espedito á aquel consulado el derecho de asistir á nuestros marineros nacionales cuando hubiesen de prestar juramento ante un juez territorial; reclamacion que tuvo el éxito favorable de que tuve la honra de mani-

3. Como complemento y ampliacion de algunos pactos del espresado tratado se estipuló otro en 24 de diciembre de 1786 (4), el cual en su

festar á V. E. en el despacho de 23 de abril del año último núm. 206. — En el mes de noviembre último otro incidente ocurrida en el Havre me puso en el caso de dirijir á este gobierno otra reclamacion análoga á la indicada, obtuviendo esta última el resultado que era de esperar como espuse á V. E. en despacho núm. 561, de fecha 8 de diciembre. Con la de 3 del corriente he recibido de este Sr. Ministro de Negocios estranjeros la comunicacion que tengo la honra de transmitir á V. E. adjunta copia por la que me informa que habiéndose dirijido al Ministerio de la justicia informándole de mis dos indicadas reclamaciones y de los términos precisos en que se halla concebido el artículo 6.° del tratado de 2 de enero de 1768 en que aquellos se fundaban, y habiendo sido cometido el asunto á un detenido exámen se habia dirijido una circular ad hoc, á todas las fiscalías (parquets de los tribunales de apelacion) recomendando á los majistrados jefes de ellas que vijilasen escrupulosamente para que cuantas veces ocurriese haber de tomarse declaracion como testigo ó como acusado á algun individuo perteneciente á la tripulacion de un buque español, se dé aviso al cónsul de España anticipado con indicacion del dia y hora de la comparecencia. La ejecucion de la citada circular escusará nuevas reclamaciones en la materia, obteniendo el puntual y debido cumplimiento en este estado el citado artículo del convenio de 1768.—De todo lo que tengo la honra de informar á V. E. para su superior y debido conocimiento y para que por parte de nuestros juzgados pueda procederse con los súbditos franceses, en su caso, en los mismos términos que respeto á los españoles tan terminantemente establece la circular indicada.—De Real órden comunicada por el Sr. Ministro de Estado lo traslado á V. E. con inclusion de copia traducida de la comunicacian que se cita para su conocimiento y efectos oportunos. Madrid 13 de febrero de 1851.

(4) Art. 1.° Todos los artículos de esta convencion serán recíprocos.

Art. 2.° Todo contrabando de sal, tabaco y jeneralmente todas las mercaderías cuya entrada esté prohibida, sin ninguna escepcion, que se encuentre en las embarcaciones que se hallaren en los puertos respectivos, estará sujeto á la pena de confiscacion, si no se hubiere declarado en el tiempo prescrito en el artículo 4.° de la convencion de 2 de enero de 1768; pero no se podrán aprehender y detener el navío y el resto de la carga, ni se podrá imponer al capitan, oficiales y tripulacion castigo alguno, ni causarles alguna molestia en cualquier modo que sea, debiéndose poner todo á la disposicion de los cónsules ó vice-cónsules de la nacion de que fueren los navíos y capitanes para proceder con ellos segun las órdenes de su córte: la cual dará parte á la otra del castigo de los delincuentes, ó de las providencias que tomare para impedir la continuacion de los delitos en casos semejantes: «advirtiéndose que en caso de reincidencia se agravarán las penas por la corte á cuyo cargo queda castigar los reos, y se comunicarán las que fueren á la otra.» Todo lo enunciado en este artículo se debe entender de contrabando hecho en los puertos donde hay aduana, y que estén habilitados para carga ó descarga, en los cuales hubieren entrado navíos de las dos naciones para comerciar con sus pasaportes y otros papeles de mar de buena y debida forma.

Art. 3.° El oro y la plata en moneda de España que se encuentre en un navío francés en los puertos de España, no estará sujeto á la pena de confiscacion cuando esté acompañado de certificacion del cónsul español residente en un puerto de

jeneralidad tiende á evitar el contrabando que pueden hacer los buques de una nacion en daño de la del otro. Estos tratados volvieron á reva-

Francia, ó en un puerto de otra nacion, que acredite la certeza de haberse cargado en el mismo puerto el dicho oro ó plata en moneda de España ó cuando se hallare en el navío un guia que asegure ser lejítima la estraccion hecha de España. «Y en «en el caso de que se descubra falsificacion en las guias ó certificaciones, ó que «haya pasado el tiempo señalado en ellas, se procederá á la confiscacion y al cas«tigo de los delincuentes, precediendo las dilijencias necesarias para la prueba y «verificacion del delito, sin detencion del navío, capitan su equipaje y restante car«ga: bien entendido que las cantidades de oro y plata que vengan guiadas como «vá dicho, se han de manifestar en los términos prevenidos en los tratados y con«venciones, pena de confiscacion.»

Art. 4.° En cuanto á los navíos que llegaren en derechura de las colonias francesas de América ó de las Indias á un puerto de España, los capitanes de ellos estarán obligados á declarar dicho oro ó plata á su entrada en el puerto, y á tomar cuando partieren una guia de la aduana, sin pagar por esta guia ni por este oro y plata derechos algunos. Por lo que toca á los que vinieren de América ó de las Indias españolas con oro ó plata de España en caso de un permiso estraordinario, los capitanes deberán traer consigo el rejistro de dicho oro ó plata.

Art. 5.° La confiscacion del oro ó de la plata no llevará jamás consigo la del navío ni del resto de la carga, ni tampoco el castigo del capitan, oficiales y tripulacion; antes bien en el dicho navío con el resto de la carga, sin que sufra embargo ni detencion alguna, y el capitan con sus oficiales y tripulacion, sin haber padecido alguna molestia de cualquier modo que sea, se entregarán á los cónsules ó vice-cónsules de su nacion en conformidad del artículo 2.° de esta convencion: «ad«virtiéndose que en caso de reincidencia se agravarán las penas por la corte á cuyo «cargo queda castigar á los reos, y se comunicarán las que fueren á la otra.» Todo lo enunciado en el presente artículo solo tendrá efecto en los puertos de carga ó descarga donde hubiere aduana.

Art. 6.° Respeto al contrabando que intentaren hacer las embarcaciones en las costas ó embocaduras de rios, calas, ansas y bahías que no estén destinados y habilitados para el comercio, si se encontrare un navío anclado ó echando el ancla en las dichas costas, embocaduras, calas, ansas ó bahías (salvo los casos de arribada forzosa, con tal que no haya pruebas de que esta no es un pretesto, en cuyos casos el capitan deberá avisar á los empleados de aduana mas próximos, declarándoles las mercaderías de contrabando que tuviere á bordo, y los dichos empleados tratar con él, como se esplicará en el artículo 10 de esta convencion), la dicha embarcacion será visitada por los empleados de aduana, y el contrabando que se encuentre en ella será detenido y confiscado, y el capitan con la tripulacion y el resto de la carga, como tambien el mismo navío, se juzgarán segun las leyes de cada país, como se haria con los naturales en igual caso. Si el capitan ó alguna parte de la tripulacion se encontraren en barcos ó esquifes haciendo contrabando en las dichas costas, calas, bahías ó ansas, aunque el navío no esté al ancla, se practicará con los que se hallaren en dichos barcos ó esquifes y barcos lo propio que ya se ha espresado en este artículo.

Art. 7.° Podrán exijir los administradores de aduanas que los efectos declarados por de contrabando, y aun los declarados de tránsito, si hay sospecha de que

lidarse despues de la guerra con Francia por el art. 2.° de las adicionales al de 20 de julio de 1814. Consecuencia de estos principios y de la

contengan efectos prohibidos, se manifiesten á su salida en el mismo estado en que se hallaban cuando se hizo la visita; y aun tambien que se pongan en un almacen con dos diferentes cerraduras, quedando una llave en manos del administrador y la otra en las del capitan, á fin de que se entreguen y vuelvan á embarcar dichos efectos sin costas ni derechos.

Art. 8.° En la declaracion que los capitanes de navíos franceses y españoles deben dar de su carga, deben tambien especificar el número de balas ó fardos, paquetes, cajas ó toneles que contenga el navío; pero como puede ser que no sepan lo que se encierra en las dichas balas ó fardos, paquetes, cajas ó toneles, espresarán por mayor las clases que supieren, declarando ignoran lo demás.

Art. 9.° Los capitanes estarán obligados á comprender en la declaracion de la carga de sus navíos, el tabaco necesario para su consumo y el de su tripulacion: y si la cantidad pareciere demasiada, se podrá exijir el depósito en tierra de lo que juzgare esceder de lo necesario al consumo, para restituirlo al tiempo de partir sin costas ni derechos.

Art. 10. Los capitanes de navíos franceses y españoles que por arribada forzada entraren en un rio navegable, ó en un puerto de Francia ó de España distinto del de su destino, estarán obligados á hacer la declaracion de su carga. Los oficiales de la aduana tendrán derecho de entrar á bordo del buque hasta el número de tres, luego que haya arribado; pero se quedarán en el puente, y solo se emplearán en velar que no se saquen del buque otras mercaderías que las que el capitan se viese obligado á vender para pagar los víveres que necesite, ó los gastos de reparar el navío; y los jéneros que para estos fines se desembarcaren, estarán sujetos á la visita y paga de los derechos establecidos.

Art. 11. En la visita que se hará de los navíos conforme á los artículos 4.°, 5.° y 6.° de la *convencion de* 1768, las cámaras de los capitanes, sus cofres y los de la tripulacion podrán ser visitados á fin de descubrir las mercaderías de contrabando; pero los efectos y ropas de su uso no estarán sujetos á confiscacion.

Art. 12. Para evitar toda cuestion sobre el tiempo en que pueden pasar los oficiales ó guardas de la aduana, conforme á la disposicion de los artículos 4.°, 5.° y 6.° de la *convencion de* 1768, á bordo de los navíos españoles y franceses que arribaren á los puertos de cada una de las dos potencias, se declara que podrán entrar á bordo en el instante que arriben los buques, aun antes que se haga la declaracion de su carga, para lo cual está concedido el término de veinte y cuatro horas: conformándose por lo demás á las disposiciones de los artículos 4.°, 5.° y 6.° de la *convencion de* 1768.

Art. 13. Cuando sucedan naufrajios de navíos franceses y españoles, estarán obligados los ministros de marina y del almirantazgo, los oficiales de la aduana y los guardias de los pataches de los dos reinos á dar aviso del paraje en que hubiere sucedido al cónsul ó vice cónsul de la nacion residente en el departamento respectivo, para que practiquen las funciones que les pertenecen sin podérselas embarazar, so pena de ser castigados.

Art. 14. Pasando los súbditos españoles de España á Francia no se les causará molestia á su entrada en Francia por la moneda ó cualesquiera espedientes, efectos, vestidos y joyas de su uso, por los cuales no pagarán derechos alguno. Tampoco

igualdad que en el pago de derechos de puerto debe haber entre los bu-

se les causará molestia por las armas y otros efectos prohibidos que se les hallaren, contentándose con impedir la entrada, dejándoles la facultad de enviarlos fuera. Lo mismo se practicará con los súbditos franceses, pasando de Francia á España á su entrada en este reino.

Art. 15. Los comandantes de las armas, intendentes de las provincias, directores y administradores de las rentas de ambas coronas protejerán y darán toda asistencia y ayuda á los dependientes ó empleados de rentas de las dos naciones establecidos en la frontera, para precaver el contrabando y asegurar las personas que le hicieren. Los contrabandistas españoles que hubieren hecho contrabando en España y se hubieren retirado á Francia, siendo reclamados por la administracion española, se entregarán á ella. Este artículo será totalmente recíproco respecto á los contrabandistas franceses.

Art. 16. Todos los súbditos franceses que hubieren hecho en España contrabando, de cualquiera clase que sea, á cuatro leguas de distancia de las fronteras, se restituirán por la primera vez con las pruebas del delito, á fin de que se juzguen segun las leyes francesas. Lo mismo se practicará con los súbditos españoles que hubieren hecho en Francia contrabando de cualquiera clase á cuatro leguas de distancia de las fronteras: y solamente se esceptuarán de lo dispuesto en este artículo los contrabandistas que fueren reos de hurto ú homicidio, ó hubieren cometido alguna violencia ó resistencia á la justicia, rondas ó tropas, y los que despues de una vez entregados reincidieren en el propio delito.

Art. 17. Las rondas ó brigadas del resguardo de las rentas, puestas en las fronteras de ambos reinos, concertarán entre sí sus operaciones para ayudarse á sostener recíprocamen te.

Art. 18. Los pataches y embarcaciones destinadas por ambas coronas para el resguardo de las rentas concertarán tambien sus operaciones para ayudarse y sostenerse recíprocamente.

Art. 19. No se permitirá, que á lo menos dentro las cuatro leguas de la frontera de ambos dominios haya otros almacenes ó depósitos de tabaco y de sal que los establecidos por cada soberano para la venta y consumo de los propios súbditos; y aun se concertarán los medios de aumentar, si se pudiere, la distancia para evitar mútuamente esta ocasion de contrabando. Y despues de haberse tomado noticia de los que actualmente existen, los empleados y administradores de rentas y aduanas que contravinieren serán castigados severameute.

Art. 20. Los intendentes, directores ó administradores de las rentas, y los cónsules de las dos naciones se comunicarán los avisos con que se hallaren de navíos con carga de contrabando, y de las personas dedicadas á practicarle que pasaren de un reino á otro, y concertarán los medios de aprehenderlos.

Art. 21. Para precaver las equivocaciones de los jueces y empleados respectivos, como de los capitanes, comerciantes y otros interesados de la carga de navíos, se unirá despues á la presente convencion la lista de los efectos y jéneros prohibidos respectivamente; y las variaciones que en lo sucesivo se hagan, se añadirán tambien á la presente convencion.

Art. 22. Si la una ó la otra potencia diere mas estension á lo dispuesto en la presente convencion á favor de alguna nacion estranjera, esta mayor estension será comun inmediatamente á la una y á la otra.

ques de una y de otra nacion fué la Real órden de 2 de julio de 1852 (5) mandando no se exija á los buques franceses mas derechos de puerto y navegacion que los impuestos á los españoles, así que estos á su vez pueden sostener iguales pretensiones en Francia. Acerca la navegacion por el *Vidasoa*, véase esta voz.

4. Los capitanes ó patrones españoles deben presentar á la aduana francesa al momento de su llegada un manifiesto firmado por los mismos en el cual espresen la naturaleza de la carga que traigan á su bordo, con

---

Art. 23. Los jueces y empleados respectivos que contravinieren á las disposiciones de la presente convencion, y de las referidas y confirmadas en ella, serán reprimidos severísimamente en todos casos, y aun quedarán sujetos á indemnizar los daños que hubieren causado, cuando no suministren prueba de que tuvieron motivos suficientes para creer que con su procedimiento no contravenian á las disposiciones de los dichos artículos.

Art. 24. La presente convencion se imprimirá, publicará y rejistrará en los rejistros de los tribunales y consejos respectivos y competentes de ambos reinos: *la de* 1768 se inprimira, publicará y rejistrará igualmente en los rejistros de los mismos tribunales y consejos, y subsistirá en todos los puntos á los cuales en esta no se ha derogado. *La de* 1774, en cuanto á las formalidades de pasaportes y certificaciones enunciadas en los artículos 2.°, 3.°, 4.°, 5.°, 6.°, 7.°, y á los manifiestos, visitas, confiscaciones de moneda, efectos y jéneros prohibidos y castigo de los contrabandistas enunciados en los artículos 1.°, 7.°, 8.°, 9.°, 10, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 21, quedará reducida precisamente á los términos, reglas modificaciones espresadas en la presente convencion. En cuanto á los otros puntos de la espresada *convencion de* 1774 que no tocan á las dichas formalidades, manifiestos, visitas, confiscaciones de moneda, efectos y jéneros prohibidos y castigo de contrabandistas, subsistirán en lo que no sea contrario á lo espresamente declarado y modificado en la presente convencion.

Art. 25. Será ratificada la presente convencion por Sus Majestades Católica y Cristianísima, y se cambiarán las ratificaciones en el término de un mes, ó antes si se pudiere. Madrid 24 de diciembre de 1786.

(5) El Sr. Ministro de Fomento dice de Real órden, con fecha 8 del actual al de Hacienda, lo que sigue: — Excmo. Sr.: El Sr. Ministro de Estado, con fecha 2 de julio último, ha remitido á este Ministerio copia de la Real órden siguiente: — «Enterada S. M. la Reina de las reclamaciones dirijidas á su Gobierno por el de la república francesa, sobre la diversidad de derechos de navegacion, puerto y muelle que adeudan los buques franceses en los puertos de España, se ha servido mandar que en lo sucesivo no se les exija mas derechos ni arbitrios que los impuestos á los buques españoles, del mismo modo que se practica en Francia con estos, los cuales no satisfacen otros derechos de igual clase que los señalados á los franceses. — Lo que de órden de S. M. traslado á V. E. en contestacion á la Real órden de 8 de marzo último, comunicada por V. E. á este Ministerio. — De la propia Real órden, comunicada por el referido Sr. Ministro de Hacienda, lo traslado á V. S. para los efectos consiguientes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 19 de octubre de 1852.—El Subsecretario, José Sanchez Ocaña.—Sr. Director jeneral de aduanas, derechos de puertas y consumos.

espresion de marcas y números con todas sus letras en las cajas, balas, barriles y otros efectos de que sean portadores, bajo pena de igual valor de los que resulten omitidos ó diferentes y además una multa que puede estenderse hasta mil francos. Esta disposicion, que hace tiempo rije se recordó á los cónsules en 20 de julio de 1858, diciéndose que si su cumplimiento se habia mirado con lenidad en lo sucesivo se llevaria á efecto con todo rigor. Los cónsules diéron cuenta al Ministerio de Estado y por este se comunicó á Marina en 29 de julio de 1858.

5. En Real órden de 9 de agosto de 1858 se circuló por Marina otra disposicion adoptada por el gobierno francés, á tenor de la cual los buques españoles que lleguen á puertos de aquel pais sin el refrendo de la patente de sanidad por el cónsul de Francia del punto de salida sufrirán cinco dias de cuarentena, esceptuando solo el caso de arribada forzosa.

6. A su llegada á puertos franceses, así las naves estranjeras como las de aquella misma nacion deben presentar el diario de á bordo á la aduana de aquel á que llegaren, segun lo dispone una ley francesa de 2 de julio de 1836 que en este punto modificó el art. 242 del Código de Comercio que concede 24 horas al efecto. De esta disposicion no pueden alegar ignorancia los buques españoles, pues fué comunicada á nuestros cónsules y circulada por Marina con Real órden de 21 de agosto de 1857.

7. Por el tratado de 19 de setiembre de 1859 celebrado entre España y Francia para el cambio de la correspondencia pública, se pactó que uno de los medios de verificarla podria ser por buques que alguna de las dos partes contratantes estableciera, ó bien por los mercantes á los cuales á su entrada y salida de los puertos de una nacion para los de la otra, se impusieran los deberes que resultan de los arts. 2 al 7 de dicho tratado (6).

(6) Art. 2.° Independientemente de la correspondencia, que se cambiará entre las administraciones de correos de los dos paises por las vias indicadas en el artículo precedente, estas administraciones podrán remitirse recíprocamente cartas, muestras de comercio é impresos, por las diferentes vias que se espresan á continuacion, á saber: — 1.° Por medio de los buques que el gobierno español y el gobierno francés tengan por conveniente costear respectivamente, fletar ó subvencionar á fin de hacer el trasporte de la correspondencia entre los puertos de España, de las Islas Baleares y Canarias, y posesiones españolas de la costa septentrional de Africa por una parte, y los puertos de Francia y de Argelia por otra.—2.° Por medio de los buques mercantes que naveguen entre los puertos españoles y los puertos franceses. Los gastos que resulten del trasporte por mar de los objetos comprendidos en las balijas cambiadas entre la administracion de correos de España y la administracion de correos de Francia por la via de los buques de comercio, serán sufragados por la administracion de correos del país del destino. Estos gastos se pagarán á los capitanes ó armadores de dichos buques al respeto de 10 cénts. ó 12 mrs. por cada carta ó paquete, y 32 cuartos ó un franco por cada kilógramo de muestras de comercio é impresos contenidos en dichas balijas.

8. Conforme al artículo 14 del tratado de 2 de enero de 1768 arriba transcritos y la Real órden de 16 de julio de 1830, en caso de naufrajio de naves francesas en las costas de España debe darse aviso al cónsul francés, limitándose los deberes de la marina en prestar los ausilios que se le reclamen, lo que se repitió en 20 de julio de 1849 (7),

Art. 3.° Todo capitan de buque español ó francés pronto á darse á la vela, bien sea de uno de los puertos de España, de las Baleares y Canarias, ó de las posesiones españolas de la costa septentrional de Africa para Francia ó Argelia, ó bien de uno de los puertas de Francia ó de Argelia para España, Islas Baleares y Canarias, ó de las posesiones españolas de la costa septentrional de Africa, está obligado: — 1.° A declarar en la oficina de correos el dia y hora de su partida, el punto á donde se dirije, así como los otros en que debe hacer escala.—2.° A encargarse de los pliegos que dicha oficina tenga que entregarle.

Art. 4.° La declaracion que se exije por el artículo precedente, deberá hacerse dos dias por lo menos antes de cada partida, respeto de los buques que no hacen un servicio regular. En cuanto á los buques cuyas salidas son periódicas y regulares, bastará una sola declaracion, haciendo conocer una vez por todas, los dias y horas de partida, y los puntos para donde hacen el servicio.

Art. 5.° Los capitanes de buques españoles ó franceses estarán obligados á presentarse en las administraciones de correos en los dias en que se dén á la vela, con cuatro horas á lo mas de anticipacion á su partida, para recibir las balijas que deban conducir. No obstante, en los puertos en donde la organizacion del servicio lo permita, la administracion de correos hará entregar á bordo los pliegos por sus mismos empleados.

Art. 6.° Todo buque mercante español ó francés que tenga que partir, bien sea de uno de los puertos de España, Islas Baleares y Canarias ó las posesiones españolas de la costa septentrional de Africa para Francia ó Argelia, ó bien de uno de los puertos de Francia ó Argelia, para España, Islas Baleares y Canarias ó las posesiones españolas de la costa septentrional de Africa, no podrá recibir su patente de sanidad ni la autorizacion para salir, si el capitan no presenta á las autoridades encargadas de espedir estos documentos una certificacion del administrador ó encargado de correos en que conste la entrega de los pliegos dirijidos al punto de destino de dicho buque, ó que no hay ninguno que entregarle.

Art. 7.° Las balijas remitidas por uno de los dos paises para el otro por medio de un buque mercante deberán entregarse al primer bote de sanidad que comunique con el buque conductor, ó bien á la oficina de sanidad que reciba la declaracion del capitan, segun la práctica de cada país; de modo que la entrega de aquellas en la administracion de correos del puerto de llegada se verifique en el término mas breve posible. Madrid 19 de setiembre de 1859.

(7) El Sr. Ministro de Estado en 18 del actual me dice lo siguiente: — Escelentísimo Sr: En vista de la comunicacion de V. E. de 8 del corriente y de las cópias certificadas que en ella me incluia, relativas á la queja de la embajada de Francia en esta córte contra el juzgado de Marina de Motril, por las dilijencias practicadas en el naufrajio de la bombarda francesa «Theresine» he contestado con esta fecha al encargado de negocios de la República Francesa informándole que hechas las averiguaciones correspondientes se ha determinado por el tribunal del departamento de Cádiz que el cónsul en Motril entienda únicamente en todo

bien que como principio jeneral se halla dispuesto para toda nave estranjera; segun se esplica en el núm. 5 de la voz *Estranjero*.

FUERO DE MARINA. El artículo 1, tít. 2, trat. 5 Ord. de la Armada (1) estableciendo una regla jeneral que abraza á cuantos tienen intervencion en la marina, declara el goce de este fuero á todos los cuerpos y clases, empleos ó ejercicios de guerra y mar, y los empleados en las diferentes ocupaciones necesarias á la construccion, aparejo y armamento de los bajeles, la jente de mar y demás matriculados para el servicio de la armada, y el art. 18 del propio título (2) declara igual goce á los retirados de todas estas clases que obtengan Real despacho al efecto y á las viudas mientras se mantengan en este estado.

2. Pero además de estas reglas jenerales deben tenerse presente las muchas disposiciones posteriores que robustecen, modifican ó esplican lo preceptuado por dichas ordenanzas. Gozan, pues, fuero de marina

lo perteneciente al salvamento del referido buque.—Advierto que en muchos casos los juzgados de Marina, no comprendiendo la circular de 12 de julio de 1847, la citan en sus comunicaciones con los cónsules y vice-cónsules estranjeros, dándola una interpretacion equivocada que causa la paralizacion en la marcha de los negocios y motiva reclamaciones tan justas como desagradables. En el caso presente el de Motril se apoya en ella fundándose en que aquellos funcionarios no tienen carácter diplomático, sino el de ajentes comerciales. Ignorando por lo visto que el salvamento de un buque es un asunto puramente mercantil, y enteramente ajeno á la intervencion de un ajente diplomático. Ruego pues á V. E. se sirva hacerle entender que es preciso que en lo sucesivo evite competencias, que pudiendo, como en el caso presente, causar perjuicios graves caerian necesariamente sobre su responsabilidad. Tambien seria oportuno que V. E. oficiase en este sentido á las demás dependencias del Ministerio de su digno cargo. De Real órden lo digo á V. E. con el indicado fin. Madrid 20 de julio de 1849.

(1) Art. 1. Todos los individuos que estuvieren de actual servicio en mi Armada en cualesquiera cuerpos y clases, empleos ó ejercicios de guerra, ministerio y mar, los empleados en las diferentes ocupaciones necesarias á la construccion, aparejo y armamento de bajeles, la jente de mar y obreros de todos jéneros matriculados en la estension de mis dominios para servicio de ellos, han de gozar el fuero militar de la Marina; en virtud del cual no podrán ser compelidos á comparecer en juicio ante las justicias ordinarias ni otras cualesquiera; y sus causas así civiles como criminales, se sustanciarán por los jefes de guerra ó ministerio de la misma marina á quienes corresponda segun se declara en los artículos siguientes, *Tít. 2, trat. 5, Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 18. Los que habiendo servido en la Armada, en cualquier empleo ó ejercicio, se retirasen con despacho mio para gozar fuero militar, y las viudas de oficiales de guerra y ministerio ó dependientes de la jurisdiccion de Marina (que deberán gozarle mientras se mantengan en estado de tales) dependerán de la misma jurisdiccion, y sus causas asi civiles como criminales se sentenciarán en primera instancia por los jefes de ellas á quien pertenezca. *Tít. 2, trat. 5. Ord. de la Real Armada.*

los individuos del cuerpo administrativo de marina, segun se desprende del art. 4 del Real decreto de 13 de noviembre de 1850. Le gozan tambien los que pertenecen al cuerpo de sanidad de la armada, conforme los arts. 4 y 13 del Real decreto de 7 de agosto de 1847. Y disfrutan este fuero los que componen el cuerpo de constructores hidráulicos, segun lo sanciona el art. 6 de su reglamento. Hállase igualmente declarado en favor de los maestros y profesores del colejio naval á tenor del art. 274 de su reglamento de 27 de noviembre de 1848. Gozan fuero de marina cuantos sirven en buques armados en corso, mientras permanezcan en el servicio, conforme el art. 7, tít. 10 Ord. de Mat. (3) y art. 5, Ord. de Corso (4). Igualmente gozan este fuero los matriculados en las matrículas de mar ó de maestranza, y los hijos de éstos que antes de la edad competente para alistarse se ocupan en las faenas de mar ó en el estudio de la náutica en las escuelas establecidas, segun se dispone en el art. 1, tít. 5; art. 4, tít. 7, y art. 8, tít. 8 Ord. de Mat. (5). Compete asi-

(3) Véase la nota 1, páj. 210.

(4) Véase enla nota 6, páj. 321.

(5) Art. 1.° Todo individuo matriculado de cualquiera clase que fuere, y cuantos se emplearen ó dependieren de los juzgados de Marina en sus partidos ó provincias, y los escribientes que se ocuparen en los despachos de todas las comandancias de este ramo, han de gozar de su fuero militar, á cuya jurisdiccion quedarán afectos é independientes de toda otra, así en causas civiles como criminales, fuera de aquellas que se hubieren declarado esceptuadas, estendiéndose este fuero al punto de testamentos con los mismos privilejios que tengo declarados á todos los militares, otórguenlos hallándose en campaña, ó estando en sus casas fuera de tal servicio, y aun sin disfrutar sueldo de mi erario. *Tít.* 5.

Art. 4.° Desde los veinte y uno hasta los cuarenta y cinco años de edad podrán ser recibidos en la matrícula de maestranza sus individuos, que en el hecho estarán obligados á servir en mis arsenales y bajeles cuando fuesen convocados al efecto con el goce del jornal que graduase el injeniero comandante, segun la intelijencia y actividad del interesado, y el precio de lo que pagasen los particulares en sus obras: observándose en su alternativa de servicio un método semejante al prescrito para la jente de mar; gozando el fuero de Marina en toda su amplitud, á cuyo fin obtendrán cédula del comandante del partido en que conste su matrícula, para que nadie les dispute los privilejios del fuero; pero no podrán pescar ni navegar sin sujetarse al servicio de campaña en calidad de marineros; aplicacion que se procurará fomentar en las provincias por la ventaja que de ella resulta á mis bajeles y los de mis vasallos: en inteligencia de que si se ofreciese trabajo de maestranza á bordo del bajel en que hubiere individuo de ella con plaza de marinero, podrá trabajar de su oficio, ganando en dicho caso medio jornal sobre su sueldo: pudiendo ejercer sus oficios de maestranza en todos mis dominios, tomar partido de tales en las embarcaciones mercantes, en las que no serán admitidos sin ser matriculados, y siendo árbitros de mudar de domicilio ó separarse enteramente del gremio cuando no estén en mi servicio ó convocados para él. *Tít.* 7.

Art. 8.° Así como gozarán del fuero militar los hijos de los matriculados que antes de la edad competente para alistarse se empleen en el ejercicio de la mar,

mismo este fuero á los auditores, asesores, fiscales y demás empleados y dependientes de los juzgados de marina en los partidos ó provincias, y los escribientes que se ocuparen en los despachos de las comandancias de los tercios y provincias, segun las disposiciones últimamente citadas y el art. 25 del reglamento del servicio pasivo de la armada (6).

3. Segun lo dispuesto en el art. 18, tít. 2, Ord. de Mat. (7) gozaban fuero los matriculados que hubiesen servido quince años en los reales bajeles ó arsenales, sin desercion y buena conducta, y los que por heridas en combates ó por desgracias ocurridas en faenas marítimas quedasen inútiles para el servicio, como tambien los que habiendo hecho cuatro campañas se hubiesen inutilizado en faenas fuera del servicio ó por dolencias naturales; pero el Real decreto de 20 de febrero de 1817 (8)

tendrán igual privilejio si se aplicasen en ese tiempo en que no pueden matricularse al estudio de la náutica en las escuelas establecidas. *Tít. 8 Ord. de Mat.*

(6) Véase la nota 3, páj. 257.

(7) Art. 18. Aquellos matriculados que sin desercion y buena conducta hubieren servido en mis bajeles ó arsenales el tiempo de quince años, en que habrán merecido cédula de ventaja, y los que por heridas en combate ó en faenas de mis bajeles ó arsenales fueren inútiles para este servicio, y tuvieren goce de inválidos, quedan exentos de volver á campaña, disfrutarán el fuero de marina, la facultad de aplicarse á cualquier industria de mar, y serán transferidos á la distinguida clase de veteranos, de que se llevará lista separada. Estos matriculados distinguidos no optarán á esta clase de preferencia sino por cédula especial del superior jefe de la armada, espedida por motivo particular, ó por la del comandante principal de los tercios del departamento, bien examinadas las circunstancias del individuo, y hallándolo acreedor. De los otros matriculados que hubieren concluido sin desercion cuatro campañas, y se hubieren inutilizado en faenas fuera del servicio, ó por dolencias naturales, bien comprobada su ineptitud, se compondrá la clase de inútiles, formándose de ellos lista aparte, consiguiente á las prevenciones del comandante principal, sin cuya órden no se formará tal asiento, y gozarán del fuero y privilejios: pero el inutilizado sin aquellos requisitos será despedido de la matrícula. *Tít. 2, Ord. de Mat.*

(8) Deseando el Rey Ntro. Sr. proporcionar al comercio y navegacion mercantil todos los medios que puedan conducir á su fomento y prosperidad entre los cuales deben contarse todos aquellos que influyen en el fomento de la marinería aumentando el interés de los que se dedican á las industrias del mar, ó disminuyendo sus cargas: considerando S. M. que la obligacion de concurrir al servicio de los bajeles de guerra, que al inscribirse en la matrícula contrae todo individuo que se dedica al ejercicio de mar, siendo vitalicia (á menos de haber hecho quince campañas en los buques de la Real armada) puede retraer á muchos de ocuparse en tan lucroso ejercicio, por lo indefinido del tiempo de su empeño que les aleja ó los priva de la esperanza de formarse un establecimiento tranquilo y seguro en su edad madura, y que les proporcione su subsistencia para la vejez, y queriendo S. M. dar una prueba del aprecio que le merece la útil y laboriosa clase de los matriculados, y de sus deseos de proporcionarles todas las ventajas posibles sin perder de vista la necesidad de proveer á la tripulacion de los buques de su Real armada in-

reformando esta disposicion, concede el fuero á todos los matriculados de mar que sin nota hayan servido ocho años en los bajeles de S. M. ó hayan cumplido veinte y cinco en la matrícula sin haberse separado de ella sin atender al número de campañas que hubiesen hecho en buques del estado. Si antes de este tiempo se separan de la matrícula, lo que pueden verificar despues de hechas dos campañas, queda despojado del fuero y privilejios de la matrícula, conforme al art. 15, tít. 5 (9) de estas ordenanzas.

4. No gozan fuero de marina los matriculados en las provincias

dispensable para la seguridad del Estado y proteccion del mismo comercio y navegacion mercantil, se ha servido S. M. resolver que todo matriculado á los veinte y cinco años de haberse alistado en la matrícula, sin haberse separado de ella, ni cometido desercion, ni otro delito grave, quede exento de concurrir al servicio de los buques de la armada, cualquiera que haya sido el número de campañas que haya hecho en ellos ó aun cuando por algun accidente no le haya tocado hacer ninguna, trasladándose á la clase de veteranos con el goce del fuero de marina, facultad de aplicarse á cualquiera industria de mar, demás privilejios y exenciones concedidas á los matriculados del mismo modo que hasta ahora se ha hecho con los que pasaban á dicha clase por haber servido quince años en los bajeles ó arsenales. Además, como puede suceder con frecuencia que por circunstancias particulares de viajes á puntos remotos ú otros algunos matriculados hayan hecho muchos años de campaña en los buques de la Real armada, ó de servicio en los arsenales antes de cumplir los veinte y cinco de matrícula, y como podrá acomodar á otros el servir en ellos un determinado número de años para optar á la clase de veteranos sin esperar tanto tiempo, ha resuelto S. M. que aquellos matriculados que sin desercion y con buena conducta hubiesen servido en sus bajeles ó arsenales el tiempo de ocho años, queden igualmente exentos de volver á campaña, y pasen á la clase de veteranos en los términos que por el artículo 18 del tít. 2.º de la ordenanza de este ramo se hallaba establecido para los que habian servido el tiempo de quince. Lo digo á V. S. de Real órden para conocimiento del Supremo Consejo de Almirantazgo como consecuencia de lo que representó á S. M. en consulta de 25 de abril del año próximo pasado á fin de que corresponda al cumplimiento de esta soberana resolucion que deberá hacerse saber á todas las matrículas de la Península y Ultramar, y á todos los habitantes de los pueblos de las costas por edictos que mandarán fijar al intento los respectivos comandantes militares de marina. Dios guarde á VV. muchos años. Palacio 20 de febrero de 1817. — José Vazquez Figueroa.—Señor secretario del Almirantazgo.

(9) Art. 15. Se estiende tambien la facultad de los matriculados á mudar de domicilio, y separarse de la matrícula cuando hayan hecho dos campañas, y no estén comprendidos en la convocatoria ó embargo para mi servicio, ni sea tiempo de guerra: y en el hecho de su separacion quedarán despojados del fuero y privilejios de la matrícula: á cuyo fin se les recojerá la cédula, se notará en sus asientos, y se avisará á la justicia ordinaria, practicando esto último al matricularse de nuevo alguno que antes correspondiese á su jurisdiccion. *Tít. 5, ordenanzas de Mat. (Este artículo se redactó de nuevo por la Real órden de 6 de julio de* 1859 *inserta en* Matrículado).

vascongadas, lo que atendidos sus fueros especiales se halla dispuesto por el art. 1, tit. 11 Ord. de Mat. (10). Pero saliendo del territorio de aquellas quedan sujetos á esta jurisdiccion como tambien en el acto de cobrar sus anticipaciones para entrar en campaña, en conformidad á los arts. 2, 10 y 20 del citado título (11) y Real órden de 27 de setiembre de 1829 (12). En la matrícula de Castrourdiales, la marina no ejerce

(10) Art. 1.° En las provincias de marina de Bilbao y San Sebastian, que comprenden la primera el señorío de Vizcaya con sus Encartaciones, y la segunda la provincia de Guipúzcoa, no se establecerá el alistamiento de matriculados, ni la formacion, réjimen y servicio de los tercios navales en el pié que se ha prevenido; debiendo continuar la jente de mar de sus costas dependiente solo como hasta aquí de la jurisdiccion ordinaria, segun sus usos y costumbres, mediante especial privilejio de sus naturales, pero comprendiendo tambien á estos la obligacion y comun conveniencia de la recíproca defensa segun las necesidades del estado, deberán concurrir para el servicio de mi armada naval conforme á las reglas que se prescriben. *Tít.* 11, *Ord. de Mat.*

(11) Art. 2.° La jente de mar de estas provincias podrá pescar y navegar libremente en sus costas y embarcaciones que se habilitasen en sus puertos: pero no fuera de aquellas y dentro de los límites de las demás provincias, en que no disfrutarán del fuero y privilejios de marina sin haber hecho una campaña y estar formalmente alistados en sus respectivas cofradías de mar, lo que se acreditará por una certificacion del comandante de la provincia, de que retendrá copia espresiva de su filiacion y señas, la cual tendrá el mismo uso y valor que las cédulas de matrícula prevenidas; en intelijencia de que en la pesca, navegacion y cualquiera otra industria de mar en que se ejerciten fuera de las provincias Vascongadas, han de estar sujetos como los demás matriculados á la jurisdiccion de marina.

Art. 10. En el mismo acto del pagamento hará saber el comandante de la provincia á los individuos de mar convocados, que desde aquel dia quedan sujetos á todas las obligaciones de los demás matriculados empleados en mi servicio, y que incurrirán en las mismas penas, y serán perseguidos en caso de desercion por ser absolutamente dependientes de la jurisdiccion de marina mientras no cumplan la campaña á que ván destinados. Y como las matrículas y pueblos de las orillas de mis reinos están obligados á reemplazar los muertos, desertores y los que se inhabiliten durante la campaña, será de la obligacion de las mismas diputaciones vascongadas aprontar y entregar para mi servicio los dichos reemplazos, que pedirá el comandante de la provincia por oficio que incluya la relacion de los individuos, con espresion del motivo que ocasiona la falta de cada uno como le habrá prevenido el comandante principal.

Art. 20. Las embarcaciones vascongadas que fondearen en puertos de otras provincias del reino estarán sujetas, como las demás á las mismas, reglas, y por consiguiente sus capitanes á los jefes de marina, los que vijilarán en caso de prepararse para viaje de América, sobre que no sigan con plaza en ellas los marineros de que no constare con seguridad haber hecho campaña en bajeles de mi armada. *Tít.* 11, *Ord. de Mat.*

(12) Excmo. Sr.:—Habiendo dado cuenta al Rey Ntro. Sr. de las esposiciones

una plena jurisdiccion sobre los matriculados, segun puede verse por el art. 26, tit. 11, Ord. de Mat. (13); pero si la tiene cuando pasan á otras provincias, segun el art. 25 del propio título (14).

5. El goce del fuero que se concede por los años de servicio á los soldados de marina debe entenderse el jeneral militar, conforme se determinó en Real órden de 7 de mayo de 1819; disposicion que no comprende á la restante clase militar, segun en aclaracion de la citada Real órden se dijo en la de 5 de febrero de 1820.

6. Si bien siendo el fuero de marina escepcional, solo corresponderia á las personas á cuyo favor se halla especialmente declarado, sin embargo habiéndose dudado en cuanto á algunas de si les competia ó no el goce de este fuero, en Real órden de 5 de noviembre de 1793 (15) que

hechas por el consulado de la villa de Bilbao y la diputacion jeneral del señorío de Vizcaya, en las que solicitan que el comandante jeneral del apostadero del Ferrol no les exija á los marineros vascongados que tripulan las embarcaciones habilitadas en sus costas el año de campaña que previene la Ordenanza de Matrículas, sino en los casos que está determinado; se ha dignado S. M. resolver, de conformidad con el parecer de V. E. inserto en su carta núm. 1554, que se cumplan exactamente los artículos 2 y 20 del título 11 de la referida ordenanza, porque, correspondiendo á la citada diputacion, con arreglo al artículo 8 del mismo título, aprontar los continjentes que se le pidan, se obvia de este modo toda traba que impida el fomento de los marineros en aquel señorío, tanto para dar mas amplitud á su comercio marítimo como para que pueda cumplir fácil y prontamente los pedidos que se le hagan para el servicio.—De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 27 de setiembre de 1829.—Luis María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la armada.

(13) Véase en la páj. 234.

(14) Art. 25. Cuando las embarcaciones de Castrourdiales saliesen á navegar á puertos de otras provincias, ó se armasen en corsó, deberán ser habilitadas, y quedarán enteramente sujetas á la jurisdiccion de marina rejentada por los jefes de ella en los puertos en que se hallasen bajo las reglas establecidas. *Tít.* 11 *Ord. de Matrícula.*

(15) Mando que se observe inviolablemente el Real decreto de 9 de febrero de 1793 sin interpretaciones violentas: y á fin de evitar controversias entre las jurisdicciones ordinarias y de marina sobre su cumplimiento, se declara, que es estensivo sin disputa á todos los individuos que estuviesen en actual servicio de la armada en cualesquiera cuerpos ó clases, empleos ó ejercicios de guerra, ministerio y mar; los empleados en las diferentes ocupaciones necesarias á la construccion, aparejo y armamento de los reales bajeles; la jente de mar, y los obreros de todos jéneros que estuvieren matriculados en la estension de todos mis dominios para servicio de ellos, que son los que gozan el fuero militar de marina conforme al art. 1.°, tít. 2.°, trat. 5.° de las antiguas ordenanzas jenerales de la armada, que rijen todavía en esta parte; pero que no debe comprender á los asentistas de víveres, pertrechos, municiones, hospitales, fábricas y otras cualesquiera cosas de marina, pues estos por el art. 19 del mismo título solo gozan el fuero de ella.

forma la ley 2, tit. 7, lib. 6 de la Nov. Rec, al paso que se confirmó lo dispuesto en el art. 1, tit. 2, trat. 5 de las Ordenanzas de la Real Armada que dejamos esplicado, se declaró no le gozaban los asentistas de víveres, municiones, hospitales, fábricas y otros cualesquiera efectos de marina, á no ser en los asuntos que tengan relacion con sus asientos ó contratas; ni tampoco los carpinteros en blanco, herreros, pintores, faroleros, fabricantes de lona jarcia y demás, á menos que estuviesen destinados al servicio de la marina y de sus buques, arsenales ó fábricas, en lo que vino en parte á confirmarse lo dispuesto en los arts. 19 y 20 del mencionado titulo de las Ordenanzas de la Real Armada (16). En 24

como sujetos á su jurisdiccion en todo lo que mira á sus asientos, y diferencias que tuvieren con sus factores sobre contratas ó condiciones de los mismos, mas no en delitos que no tengan conexion con el asiento, ni tampoco en los pleitos que puedan tener con personas particulares, aunque sea sobre compras, conducciones ú otras materias relativas al asiento: que no admite la menor duda, que aun en los casos de policía y gobierno ha de entender la jurisdiccion de marina contra reos de su fuero, pues en dicho decreto solamente se esceptúan los juicios sobre mayorazgos en posesion y propiedad, y particiones de herencias que no provengan de disposiciones testamentarias de los mismos aforados, cuyos jueces naturales deben conocer privativa y esclusivamente en todos los demas con absoluta inhibicion de otro cualquiera, sin que en su razon pueda formarse ni admitirse competencia por tribunal ni juez alguno, so pena al que faltare á esto, de que tomaré contra él la mas severa providencia, como lo tengo declarado en el propio decreto: que tampoco es dudable, que el privilejio del fuero debe alcanzar en cualquier tiempo, así á los individuos de mar como á los carpinteros de ribera, y calafates matriculados para servicio de la armada, en toda la estension de mis dominios; pues el art. 32 del titulo 3, trat. 10 de las citadas ordenanzas permite á los primeros, que despues de haber hecho dos campañas con plaza en los reales bajeles, se apliquen sin perjuicio de su profesion de mar á otro cualquiera oficio ó arbitrio suyo, y por el 38 se declara, que los carpinteros de ribera y calafates deberán estar matriculados con igual formalidad y método que la jente mar; que los que no deben ser comprendidos en la ampliacion del privilejio determinado en dicho decreto (á menos de estar en actual servicio de la marina en sus buques ó fábricas) son los carpinteros de blanco, torneros, aserradores, toneleros, armeros, herreros, pintores, faroleros y fabricantes de lona, jarcia, betúmenes, etc., los cuales (como que no están matriculados) no deben gozar el fuero de marina sino en aquellos casos; y todos los delitos que hubiesen cometido los individuos que lo gozan, antes de haber sentado plaza en las tropas de marina, ó matriculados en ella, sean juzgados por la jurisdiccion de que eran los reos cuanda los perpetraron, para evitar que busquen dicho fuero como asilo de sus anteriores crímenes. *Ley 2, tít. 7, lib. 6, Novísima Recopilacion que es la Real órden de 5 de noviembre de 1793.*

(16) Art. 19. Los asentistas de víveres, pertrechos, municiones, hospitales, fábricas y otras cualesquiera cosas de marina, gozarán el fuero de ella, como sujetos á su jurisdiccion, en todo lo que mira á sus asientos y diferencias, que tuvieren con sus factores sobre contratas ó condiciones de los mismos: pero en delitos que no tengan conexion con el asiento, no gozarán fuero: como tampoco en los plei-

de octubre de 1849 (17) se declaró que los capitanes de fragata solo gozaban el fuero criminal. Partiendo del principio que no compete á las autoridades de marina, segun se esplica en la voz *Empleo*, la creacion de ninguno, es evidente que si en transgresion de este precepto le creasen, no gozarán fuero los individuos que le obtengan, segun se declaró en Real órden de 28 de mayo de 1847 (18).

7. Tampoco se hallan sujetos á la jurisdiccion de marina los presidiarios que se emplean en obras de puertos, debiendo limitarse las autoridades de marina bajo cuya dependencia trabajen, en caso de cometer aquellos algun delito, á asegurar al reo y remitirlo con un parte

tos, que pudieren tener con personas particulares, aunque sean sobre compras, conducciones ú otras materias relativas á el asiento.

Art. 20. Los dependientes de los asentistas de víveres, pertrechos ú otros géneros, á quienes sus principales destinaren á embarcarse en bajeles de guerra, con el fin de que cuiden de la administracion de las provisiones ó géneros de su cargo, estarán sujetos mientras estén con destino en los espresados bajeles, á la jurisdiccion de marina, y aunque cometan delito en tierra, se entregarán á el jefe de ella para determinacion de la causa, no siendo de los casos esceptuados. *Tít. 2, trat. 5, Ord. de la Real Armada.*

(17) El Excmo. Sr. Ministro de Marina en 24 del actual me dice lo que copio.—Excmo. Sr: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. n.º 528, fecha 7 de mayo último, con la que acompañaba una instancia documentada de don Pedro Chartiney, graduado de capitan de fragata, en solicitud de que se le declarase el fuero de marina con toda la estension de sus goces; y habiendo tenido á bien S. M. oir al Tribunal Supremo de Guerra y Marina y conformarse con su consulta, se dignó declarar que al promovente solo corresponde el fuero criminal y que en lo sucesivo se haga estensiva esta misma regla en casos análogos, pues que el fuero militar únicamente está reservado para los individuos del ejército y armada, á quienes por los reglamentos vijentes se concede retiro con sujecion á sus años de servicio.—De real órden lo digo á V. E por resultas de su citada carta. Madrid 24 de octubre de 1849.

(18) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E., fecha 31 de agosto último y espediente que acompaña formado por ese juzgado en reclamacion de la causa que se sigue en el tribunal del gobierno político al aforado de marina D. Eusebio Givernau; é impuesta circunstanciadamente del asunto y de lo que acerca del mismo informaron las secciones reunidas de Ultramar y Marina del Consejo Real, como tambien la junta de Direccion de la Armada á quien tuvo por conveniente oir, se ha servido S. M. determinar de conformidad con ambos pareceres que ni los tasadores de fincas del juzgado especial de marina, ni otro funcionario que no esté espresamente citado en las ordenanzas de matrículas ó de la armada, deben disfrutar de este fuero; en cuya virtud se llevará á efecto lo resuelto por la junta de competencias de la Habana juzgándose á Givernau por la jurisdiccion ordinaria, pues que no hay medios hábiles para revocar la resolucion ya ejecutoriada que dispuso dicha junta, ni el fuero del interesado es del que tratan las espresadas, ordenanzas. De Real órden lo manifiesto á V. E. para su intelijencia y efectos que son consiguientes. Dios guarde, etc. Madrid 28 de mayo de 1847.

sumario del hecho á su juez competente, conforme se resolvió en Real órden de 24 de mayo de 1828 (19).

8. Pierden el fuero de marina los que pasan á servir en otros ramos ó dependencias del Estado, aun cuando por gracia especial ya sea al

(19) Excmo Sr.: El señor secretario de Estado y del despacho de Marina con fecha de 16 del actual me dice lo que copio:—Al capitan jeneral del reino de Granada digo con esta fecha lo siguiente:—Di cuenta al Rey Ntro. Sr. de la carta documentada de 30 de noviembre último en que V. E. participaba que por queja de varios presidiarios empleados en los trabajos del muelle de Marvella, depuso y mandó formar sumaria al comandante de la brigada, aunque despues condescendió en que dicha sumaria se pasase al gobernador de Málaga, que como juez de rematados reclamó su privativa sobre aquellos y su comandante; y con este motivo pretendia V. E. ejercer esta jurisdiccion como presidente de la junta conservadora de la empresa del muelle que paga á los referidos presidiarios. En vista de todo y de los dictámenes que han versado en la materia, se ha servido S. M. resolver:—1.° Que los presidiarios que se emplean en obras de puertos nunca puedan considerarse sino como un peonaje sujeto dentro del toque de campana á las disposiciones del injeniero director, quien sobre estos así como los demas operarios no debe tener jurisdiccion contenciosa, de manera que cualquier delito de trascendencia que se cometa en los trabajos, no puede ser juzgado por el injeniero director, sino que como es natural pondrá en seguro la persona del agresor para entregarlo con un simple parte sumario al juez competente, como ha sido siempre práctica entre los injenieros de ejército, cuando han asistido en campaña los rejimientos de infantería á abrir fosos, construir parapetos, etc., y aun entre los de marina en los arsenales, donde estos jamás tuvieron jurisdiccion sobre los presidios cometidos á los comandantes de tales puntos como gobernadores de la plaza.—2.° Que es desconocida la causa porque el director de las obras del muelle de Marvella estuviese encargado del presidio en calidad de delegado del gobernador, juez de rematados, pues como vá dicho no le compete otra jurisdiccion que la facultativa, siendo incumbencia separada que debe estar á cargo, el gobierno económico y policía interior y esterior de los presidios quedando estos sujetos á la jurisdiccion de su privativo juez de la misma manera que todos los operarios, paisanos, canteros, peones y carpinteros, entran en la de sus respectivos alcaldes luego que sueltan los trabajos.—3.° Que la marina no tiene en estos negocios mas que la direccion de la parte facultativa, y por consecuencia no toca á ella dirimir la competencia suscitada entre V. E. y el gobernador de Málaga, ni menos influir en que, como V. E. pretende, se ponga el presidio empleado en las obras del puerto de Marvella á las órdenes de la junta de conservacion, respeto á que esta corporacion no tiene otra parte en la empresa que la que ejerce un mero interventor en todas las obras reales. Comunícolo á V. E. de Real órden para su intelijencia y en contestacion, siendo de advertir que de esta soberana resolucion doy traslado al Director jeneral de la Armada para que circulándola en ella sirva de regla en los casos de igual naturaleza que puedan ocurrir.—Trasládolo á V. E. de la misma real órden para los fines prevenidos y por resultas de lo que sobre el particular informó en oficio de 18 de diciembre último.—Y lo escribo á V. E. para que circulándolo á quien corresponde tenga el mas exacto cumplimiento esta soberana resolucion de S. M.—Dios guarde, etc. Madrid 24 de mayo de 1828.

tiempo de pasar á ellas ó con posterioridad hayan obtenido el uso de uniforme, ya en la graduacion que tuvieron mientras sirvieron en marina ya en otra mayor, pues estas gracias deben considerarse meramente honoríficas segun se declaró en Real órden de 25 de setiembre de 1827 con motivo de haber reclamado el fuero de marina un alférez de fragata retirado que habia pasado á servir á la Real Hacienda, lo que se ha ratificado nuevamente por Real órden de 8 de setiembre de 1859 en vista de pretender un administrador de hacienda pública que habia sido comisario de marina el que se le diera pasaporte por las autoridades militares, pues no solo se negó sino que se dijo que no se admitiera recurso que tuviese por objeto disfrutar del fuero á los oficiales de la Armada, asi vivos como retirados, que hubiesen pasado á otras carreras.

9. Tocante á los casos en que se pierde el fuero, V. *Desafuero*. Respeto á los privilejios que trae consigo, V. *Jurisdiccion* y *Exenciones*.

G.

GENERALÍSIMO. Creado este empleo en solo obsequio del Principe de la Paz, dejó de existir concluido su favoritismo. Las atribuciones que le confieren las Ordenanzas de Matrículas pasaron á la Direccion jeneral de la Armada, y de esta en 28 de julio de 1815 al Consejo Supremo del Almirantazgo, el cual fué sustituido en 22 de diciembre de 1818 por la espresada Direccion. Las Cortes estraordinarias crearon en 27 de diciembre de 1821 una Junta de Almirantazgo al cuidado de la cual pasaron los negocios que nos ocupan, pero suprimida esta en 1823 merced á los acontecimientos políticos de aquella época, volvió á funcionar de nuevo la Direccion. Despues de haber sufrido algunas alteraciones parciales por efecto del Real decreto de 21 de enero de 1830 fué disuelta en 5 de febrero de 1834, ocupando su lugar una Junta superior de gobierno y administracion económica de la Armada, la que fué tambien disuelta ocupando su lugar el Consejo de Marina segun el Real decreto de 28 de noviembre de 1835. Duró este hasta 26 de setiembre de 1836 en que se estableció la Junta de Almirantazgo, la que á su vez cedió su puesto á la Direccion jeneral creada en 10 de agosto de 1843. Esta fué tambien reemplazada por la Junta Directiva y Consultiva creada en 15 de octubre de 1847, pero vuelta á restablecer por Real decreto de 23 de febrero de 1848 siguió con algunas vicisitudes hasta que fué de nuevo creado el Almirantazgo por Real decreto de 6 de setiembre de 1855, el que se cambió á su vez por el de 7 de noviembre de 1856 creando la Direccion de la Armada cuya duracion fué breve pues se suprimió en 7 de noviembre de 1857, reasumiéndose sus facultades y atribuciones en el Ministerio de Marina, del cual viene á formar un negociado la Direccion de la Armada.

2. En conformidad al art 1, tit. 1 Ord. de Mat. (1) competia el mando en jefe de todas las matriculas al jeneralísimo, quien debia comunicar las órdenes á los Capitanes jenerales y promover cuanto considerase útil al fomento de las mismas, para cuyo logro los comandantes principales deben dar las oportunas noticias, conforme al art. 21, tit. 3, Ord. de Mat. (2). Es tambien de su cuidado el establecimiento de vijías, artículo 26, tit. 6 Ord. de Mat. (3), lo que merced al cambio de circunstancias no se hará en el dia necesario.

3. Como tal puede espedir cédulas de premio al matriculado que se hiciere digno de esta distincion, conforme el art. 13. tit. 1, Ordenanzas de Matrícula (4).

GRAN BRETAÑA. Por el tratado de Lóndres ratificado en agosto de 1604 se dispuso fuera libre el comercio entre los ingleses y españoles, pudiendo, sin necesidad de salvo conducto, entrar, navegar, comprar y vender cuanto quisieren en las posesiones de sus soberanos, siendo tratados como sus vasallos, remitiendo directamente las mercaderías inglesas á España y las españolas á Inglaterra sin pagar el derecho de 30 por ciento nuevamente impuesto, sino solo los derechos y contribuciones antiguas.

(1) Art. 1.° Es mi voluntad que segun tengo resuelto por mi Real dereto de 25 de abril de 1800 estén las matrículas de mar á la inmediata y única órden del cuerpo militar de mi armada naval; y mi Generalísimo de mar, en quien tengo depositada toda mi confianza para su mas ventajosa rejeneracion y fomento, como primer jefe de marina, lo es de los tercios navales y de todas las matrículas, protector de sus derechos y de los adelantamientos de que es susceptible este ramo tan importante al honor de mis armas y bien de mis Estados. Por tanto, debiendo tener comunicadas cuantas gracias se hubiesen concedido por mí ó mis antecesores ó se concediesen por mis sucesores á beneficio de la marinería, con especialidad en los puntos de pesca y navegacion, formando espediente para que conste en su despacho, y prevenga de ello á las capitanías jenerales de los departamentos; y enterándose mi Generalísimo de mar de lo que pueda inducir al progreso, ó causar el atraso de los dos puntos denominados, tomará todas las medidas que juzgare convenientes á promoverlos; á cuyo fin comisionará, si lo creyese conveniente, personas de su confianza, y capaces de indagar con exactitud, y de informar con seguridad en estos asuntos tan interesantes. *Tít. 1, Ord. de Mat.*

(2) Art. 21. Con estos datos de que dará parte el comandante principal, dispondrá el Generalísimo como jefe superior de mi armada, todo lo conveniente á remediar el mal, y promover el bien, y formará un estado de los tres departamentos comprensivo de todas las circunstancias para pasármelo con su informe, enterarme de todo el estado de la matrícula, y espedir en su vista las providencias conducentes á beneficio de la marinería en todos los ramos que le pueden ser ventajosos. *Tít. 3, Ord. de Mat.*

(3) Véase la nota 19, páj. 251.

(4) Véase la nota 5, páj. 264.

2. La guerra que debió sostener la España contra Francia para oponerse á las pretensiones de Luis XIV al Bravante obligó al gobierno español á buscar el apoyo de la Gran Bretaña, firmando en Madrid á 22 de mayo de 1667 un tratado en el que se hicieron á esa nacion las mayores concesiones mercantiles. Luego despues el tratado de Utrech de 1713, de Aix la Chapelle de 1748, de Sevilla de 1759, del Buen Retiro de 1760, de Paris y de Versalles de 1763 y 1783 señalaron los derechos y deberes en punto de comercio que corresponden á las dos naciones; y la desgracia hizo que saliese España muy perjudicada en ellos, habiendo logrado la Gran Bretaña favores exorbitantes de que no gozaban los mismos españoles. Siendo tanto mas de lamentar cuanto con notoria infraccion de los pactos en el año 1660 publicó el parlamento inglés la famosa ley conocida por el acta de navegacion, por la cual se escluyeron del comercio de la Gran Bretaña á todas las naciones inclusa España lo que esta sufrió, porque la deplorable decadencia de nuestro comercio hizo olvidar este punto como otros de igual importancia.

3. Pero rotos todos esos tratados por la guerra de 1796, y no habiéndose ratificado por el tratado de paz ajustado en Amiens en 27 de marzo de 1802 quedaron sin fuerza, y los ingleses sin derecho á reclamar mas favores y ventajas que la que los intereses del Estado y la politica del gabinete les quieran otorgar.

4. Si es lícito, decia un célebre diplomático español, tener vanidad, creo debemos celebrar como el mayor triunfo esta anulacion actual que encierra nuestro tratado de todos los anteriores que obligaban á nuestros reyes á deber tratar mejor á los estranjeros y rivales que á sus propios súbditos, que les ataban las manos para mandar en su propia casa y que paralizaban toda la industria y comercio nacional.

5. No obstante terminada la guerra en 1814 los ingleses obtuvieron la tácita anulacion del tratado de Amiens con el que entonces ajustaron con la corte de España. Por él se renovaron los tratados antiguos ínterin se hacia uno de especial comercio entre las dos naciones. Sin embargo en la práctica no vemos se observen. Véase el número 15 en *Desertores*.

GRECIA. Ningun tratado ni convencion diplomática nos liga con esta potencia; pero por órden de aquel gobierno de 19 de febrero de 1835 espedida en vista de haberse dado otra igual en España, se mandaron franquear los puertos helénicos á los súbditos y buques españoles, y que los cónsules que se nombren para aquel pais gocen de la misma acojida y proteccion que los de las demás potencias aliadas de aquel reino.

GREMIOS. Para que los matriculados pudieran tener un fondo que se invirtiera en utilidad de los que se hallasen en la indijencia, se dispuso, por los arts. 148 y 149, tít. 3, trat. 10 Ord. de la Real Arm. y mas

recientemente por el art. 11, tit. 2, Ord. de Mat. (1), la formacion de gremios á este solo objeto, y en las cuatro siguientes (2) se fijaron algunas bases para la organizacion de los mismos. En ello no se hizo mas que regularizar antiguas costumbres, pues de muchos siglos atrás los mareantes habian tenido confraternidad ó colejio al efecto de ausiliarse mútuamente en sus necesidades.

2. Pero habiéndose concedido insiguiendo el sistema gubernativo de otros tiempos, franquicias y privilejios, que no solo perjudicaban al comercio sí que tambien á la clase de matriculados en jeneral, no pudieron sostenerse en la época presente, y así en Real órden de 3 de febrero de 1847 se mandó reformasen sus estatutos, y en 2 de mayo del propio año (3) se acordó su definitiva supresion. Esta no obstante no se llevó á

(1) Art. 11. En todas las màtrículas en que fuere dable, dispondrán los comandantes principales, tomando informes de los partidos, que se formen gremios particulares, en que no tratándose asuntos relativos de las obligaciones de mi servicio, solo se ocupen en establecer, sin notable gravámen, un fondo, que manejado por los individuos que el mismo gremio elijiere, tenga una útil inversion en beneficio y socorro de los matriculados indijentes. *Tít.* 2, *Ord. de Mat.*

(2) Art. 12. Al efecto deberá el jefe de la matrícula presidir, confirmar y autorizar los acuerdos de las juntas, que firmará si los encontrase justos: y aunque no han de tener los jefes voz ni voto, podrán suspender la práctica de las disposiciones de las juntas si no las contemplasen arregladas, y las hallasen opuestas á lo prevenido en los estatutos: conociendo privativamente en todas las diferencias que resultasen en estos gremios; pero sin contrariar de autoridad propia las resoluciones lejítimas acordadas por la pluralidad de votos en las juntas: procurando la union y concordia en ellas con tino y prudencia.

Art 13. Despues de convenidas en junta del gremio las reglas que hayan de gobernar, no se pondrán por obra hasta que dirijidas por el comandante del partido al principal del departamento, se pase todo informado al capitan jeneral, y este lo consulte al Generalísimo de mi armada naval, como superior jefe de ella, para su aprobacion.

Art. 14. Los empleos de directores, mayordomos, tesoreros y otros de los gremios no dispensarán de la concurrencia á mi servicio; pero han de ser respetados por todos los individuos de la matrícula, y dirijirán los asuntos que se ofrezcan en ella, dedicándose á conocer la conducta y utilidad de los matriculados, y dando los informes y noticias que sus jefes les pidieren.

Art. 15. Están facultados estos gremios para recurrir al inmediato jefe de su matrícula en caso de agravio; y podrán hacer por los trámites de ordenanza las representaciones que creyeren conducentes á sostener los derechos y regalías de los matriculados en comun ó en particular. *Tít.* 2, *Ord. de Mat*

(3) Escmo. Sr.: Teniendo presente S. M. lo que acerca de la conveniencia de que se supriman los gremios de mar ha espuesto la Junta de direccion de la Armada en el informe que V. E. trasmitió á este Ministerio en oficio de 13 de enero último, número 101, emitido con motivo de la cuestion suscitada por la negativa de los directores del gremio de Barcelona á dar entrada en el mismo á los pilotos y capitanes de aquella matrícula, en cuyo informe se manifiesta que dicha insti-

efecto, y en 15 de marzo de 1850 (4), reproduciendo la misma idea de la Real órden de 3 de febrero de 1847, se acordó su reconstitucion, y se mandó formar sus estatutos que debia aprobar el Director jeneral, dejándoles el derecho de tener en los puertos los ausilios de que puedan necesitar las embarcaciones y de que se hace mérito en el número 9 de la voz *Capitan de puerto*.

3. Si bien en el citado Real decreto ya se declaró que todos los matriculados hábiles, veteranos y patrones tenian derecho á formar parte de los gremios, se consultó si debia formarse uno de mareantes y otro de pescadores, lo que se declaró no debia ser por Real órden de 14 de julio de 1852 (5), atendido á que no hay diferencia entre unos y otros,

tucion ha traslimitado el objeto para que la estableció la ordenanza de matrículas en el artículo 11 del título 2.º, porque allí se previene que en todas las matrículas en que fuere dable se formen gremios particulares que solo se ocupen en establecer, sin notable gravámen, un fondo que, manejado por los individuos que el mismo gremio elijiere, tenga una útil inversion en beneficio y socorro de los matriculados indijentes; cuando en lugar de atenerse á este único fin para que fueron instituidos tienen en el dia una multitud de atribuciones que sin proporcionar utilidad alguna entorpecen muchas veces á la autoridad en el ejercicio de sus funciones, y no pocas son causa de varios desórdenes de que adolecen las matrículas de mar, de modo que lejos de producir resultados satisfactorios se observan en los referidos gremios abusos, competencias sobre el mando y rivalidades perjudiciales; se ha servido S. M. determinar, de conformidad con la opinion de la espresada Junta, que queden definitivamente suprimidos los gremios en todas las matrículas de mar; pero á fin de que esta medida no cause perjuicio al servicio público ni á los matriculados, quiere S. M. que no se lleve á efecto hasta que la Junta de direccion proponga, y S. M. apruebe, las reglas que hayan de seguirse para las funciones que ahora ejercen los gremios en los asuntos de pesca, faenas de carga y descarga y ausilio de buques. Lo que digo á V. E. de Real órden para su circulacion en la Armada, y á fin de que la Junta de direccion proponga las reglas indicadas con la urjencia que conviene para que pueda realizarse cuanto antes la supresion determinada por. S. M. Dios guarde á V E. muchos años. Madrid 2 de mayo de 1847.—Juan de Dios Sotelo.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(4) Véase la nota 6, páj. 218.

(5) Enterada S. M. del oficio de V. E. de 8 de enero del corriente año, número 24, relativo á la carta que en el mismo se inserta del comandante jeneral del departamento de Marina de Cartagena, consultando si al reconstituirse los gremios de mar se han de formar por separado uno de mareantes y otro de pescadores, quiso oir el dictámen de la seccion de Estado y Marina del Consejo Real, el cual, segun oficio del vice-presidente de esta seccion de 28 de febrero último, es como sigue:—«En cumplimiento de lo prevenido en la Real órden comunicada por V. E. al secretario jeneral del Consejo en 24 de enero, esta seccion se ha enterado de lo espuesto por la Direccion jeneral de la Armada por consecuencia de la consulta hecha por el comandante militar de márina de la provincia de Mataró, con respeto á si en los gremios de mar se deberá comprender á todos los mareantes que pretendan ingresar en ellos, aun cuando solo sean pescadores; y teniendo la seccion á la

mandándose en consecuencia se formase una sola asociacion para cada distrito. Motivó probablemente la duda el que en Real órden de 3 de diciembre de 1827 fijando las bases para las asociaciones gremiales, se

vista lo dispuesto en la ordenanza jeneral de la armada y en la particular para el gobierno de las matrículas, en la parte que tienen relacion con los gremios, así como en el Real decreto de 15 de marzo de 1850, entiende: que si las asociaciones gremiales de que se trata han de reconstituirse de manera que, desapareciendo los abusos que en ellas se han introducido, sean en lo sucesivo lo que el lejislador se propuso al establecer tan filantrópica institucion, deben componerse esclusivamente de la jente de mar matriculada para el servicio ordinario de la armada, comprendida en cualquiera de las clases que se espresan en el artículo 1.° del real decreto citado: procurando que no se introduzcan en ellas los que carezcan de las circunstancias que en el mismo se prescriben, pero sin esciuir á ninguno que teniéndolas y deseando pertenecer al gremio, se dedique con preferencia á esta ó la otra industria de mar, porque el matriculado que vive del ejercicio de su profesion si hoy se ocupa navegando en buques de comercio, mañana lo hace en los de pesca, ó en los del tráfico interior de los puertos ó en los trabajos de estos; pues á los matriculados en jeneral, que constituyen la clase de mareantes, es á quienes les está concedido, en compensacion de sus deberes, el disfrute de cualquier industria de mar hasta donde llegue el agua salada, sin que entre ellos iguales en obligaciones y derechos haya otra diferencia que las inevitables de localidad. La ordenanza no reconoce otros gremios que los de mareantes, en cuya denominacion lo mismo se comprende al que profesa el arte de la navegacion en buques del comercio que en los de pesca, que en los de tráfico interior de los puertos; y la diferencia de gremios que despues se ha querido introducir, lejos de producir ventajas á los matriculados ha sido oríjen de rivalidades entre individuos de una misma profesion y de que en muchas matrículas no hayan podido formarse los gremios que la ordenanza recomienda como convenientes á los intereses de los inscritos en ellas. El objeto de los gremios no es otro que el de proporcionar por este medio á los matriculados un fondo, de la manera menos gravosa para los mismos, que baste á poderse socorrer recíprocamente en sus enfermedades y contratiempos, por desgracias tan frecuentes á la azarosa profesion de hombres de mar, así como para llenar otros deberes con sus familias que individualmente les seria imposible cubrir; y por lo tanto en el interés de todo matriculado está el establecimiento de esta sociedad de socorro mútuo, cualquiera que sea la clase de embarcacion en que trabaje: y teniendo todos igual interés, é iguales obligaciones y derechos, no hay razon para privar á una parte de los individuos de una misma matrícula, de las ventajas que las circunstancias especiales de localidad proporciona á todos los individuos de ella. Si al examinarse la instruccion que en 10 de julio de 1827 propuso la direccion jeneral de la Armada para que sirviera de regla en la formacion de los estatutos gremiales se hubiera fijado la atencion en las prevenciones que forman parte de las mismas, indudablemente al espedirse la Real órden de 3 de diciembre del mismo año, no se hubiera dejado pasar sin correccion la division de gremios que en la primera de ellas se establece entre profesiones que no pueden dejar de ser una misma conforme á las disposiciones de la ordenanza, para no introducir esta novedad, pudieron servir de fundamento las razones que se alegan para establecer una escepcion en la tercera; porque si se considera justo que cuando el usufructo de algun beneficio lo-

mandó formar tres gremios, uno de mareantes, otro de pescadores y otro de maestranza, insiguiendo antiquísimas costumbres establecidas en algunos distritos en que habia un gremio de mareantes y otro de pescadores.

4. En los gremios deben entrar por precision todos los matriculados sin que tengan libertad de apartarse de ellos, contribuyendo á su sostenimiento, y percibiendo sus beneficios en el caso y modo prevenido en los estatutos, segun se declara en las Reales órdenes citadas, y se determinó nuevamente en vista de duda en Real órden de 8 de abril de 1857 (6).

cal correspondiera á matriculados de mar de un punto en este caso todos aquellos á quienes alcanzase el beneficio formasen un solo gremio, con mayoría de razon no se podia impedir que una parte de estos mismos matriculados participen de las consecuencias de este beneficio porque se dedique con preferencia á la pesca ó al tráfico interior del puerto; y ninguna disposicion de la ordenanza induce á creer que su ánimo fuera al establecer los gremios, hacer de distinta condicion á los matriculados de un mismo punto; antes por el contrario, aun de los beneficios locales de cada matrícula dá la debida participacion á los matriculados en jeneral. Por todo lo que, la seccion es de parecer que en las provincias marítimas debe haber tantos gremios de mareantes, cuantos son los distritos en que están divididas; componiéndose cada uno de aquellos de los matriculados de un mismo distrito que reunan las circunstancias de que se hace mérito en el Real decreto de 15 de marzo de 1850, desapareciendo la division entre pescadores y mareantes, pues todos son unos; pero si, como se previno en la instruccion aprobada por S. M. en 3 de diciembre de 1827, el usufructo de algun beneficio local corresponde á matriculados de mas de un punto, en este caso todos aquellos á quienes alcance el beneficio formarán un solo gremio. Lo que por acuerdo de la seccion y con devolucion del espediente tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. para la resolucion de S. M.»—Y habiendo dado cuenta á S. M. de este dictámen, ha tenido á bien conformarse con él, lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion á su citado oficio y para su circulacion y efectos consiguientes.—Dios, etc. San Ildefonso 14 de julio de 1852.

(6) Escmo. Sr.: El Vice-presidente de la seccion de Guerra y Marina del Consejo Real con fecha 28 de marzo último me dice lo siguiente:—«Escmo. Sr.: En cumplimiento de la Real órden de 9 de febrero último con la que V. E. se sirvió remitir al Secretario jeneral del Consejo para informe de esta seccion, el espediente promovido por las instancias de los patrones y pescadores de la Cala de la Amela y San Cárlos de la Rápita, lo ha examinado, resultando de él: que éstos, fundándose en no estar incorporados en el respectivo gremio, pretenden quedar esceptuados de contribuir con el tanto de los productos que fijan los estatutos, á lo que asesorados, se opusieron el Comandante jeneral de Marina del departamento de Cartajena, estinguido Almirantazgo, y Director jeneral de la Armada, pareciéndoles que con sujecion á las disposiciones vijentes era obligatorio á los matriculados, en quienes concurran las circunstancias que las mismas fijan, el estar incorporados en los gremios y contribuir á su sostenimiento con las sumas establecidas; y dicha seccion:

Visto el Real decreto de 15 de marzo de 1850, dictando disposiciones para la reconstitucion de los gremios de mareantes:—Visto el art. 11, tít. 2.º de la Real

5. En el dia están aprobados y rijen en cuasi todos los distritos los estatutos formados con arreglo á las citadas Reales disposiciones.

GRUMETES. Marineros muy subalternos ó de la clase inferior en un buque de guerra.

ordenanza para el réjimen y gobierno de las matrículas de mar, la Real órden de 3 de diciembre de 1827, aprobando las bases jenerales de los estatutos para los gremios: y la resolucion 4.ª de la de 14 de julio de 1828, para que los Comandantes de Marina obliguen á los matriculados á sujetarse en todo á dichas bases:— Vistas las Reales órdenes de 17 y 21 de marzo de 1851 resolviendo en favor de los matriculados la esclusiva de ocuparse en las faenas de muelles, puertos y playas para carga y descarga de las embarcaciones, en la primera, contra las pretensiones del Baile jeneral del Real patrimonio en Cataluña; y en la segunda contra las del gremio de Barcelona, si bien reconociendo en ambas que todos los particulares pertenecen ó deben pertenecer á algun gremio: — Vista la Real órden de 4 de noviembre de 1851 y los estatutos para la renovacion de los gremios, que aprueba; así como la de 14 de julio de 1852 en que se determina que por cada distrito se forme un solo gremio:

Considerando: — 1.° Que no es potestativo de los hombres de mar inscribirse ó no en dichos gremios, sino obligatorio á todos cuantos se hallen en el caso que fija el art. 1.° del citado Real decreto, por lo que los patrones y pescadores de la Amela y San Cárlos de la Rápita debieron] y deben formar parte del gremio del distrito correspondiente, tanto para contribuir á él con lo que marcan los estatutos como para recibir del mismo los beneficios á que éstos obligan: —2.° Que el hecho de no estar inscritos en el mismo gremio no debe aceptarse como prueba admisible para no contribuir á él, valedera solo en el caso de que dependiera de la voluntad individual el ser ó no agremiado á lo cual se oponen las leyes, pues las disposiciones del Real decreto de 15 de marzo de 1850 y órdenes posteriores no admiten condicional alguna, y aun suponiendo existentes la del art. 11, tít. 2.° de a ordenanza de matrículas, no deben entenderse las palabras «en que fuese dable» como consentidoras de aquella libertad (porque á ser así la formacion de los gremios no dependeria de la facultad *dispositiva* de los Comandantes principales) sino como sobreentendiéndose en la *posibilidad*, el que en algunas matrículas existieran razones opuestas á la formacion de los mismos gremios ó inconveniencia pública de su establecimiento. Acordó consultar á V. E. la conformidad con las opiniones asesoradas del Comandante jeneral de Marina del departamento de Cartajena y Director Capitan jeneral de la Armada, en cuya virtud procede que á los patrones y pescadores de la Cala de Amela y San Cárlos de la Rápita se les incorpore en el gremio de mareantes correspondiente, contribuyendo á él con las cuotas que marquen sus estatutos, y disfrutando asimismo de los beneficios á que la incorporacion dá derecho. Todo lo que con devolucion del espediente referido, y en virtud del propio acuerdo, tengo el honor de manifestar á V. E. como resultado de lo que se sirvió prevenir de órden de S. M. y para su superior resolucion.— Y habiéndose dignado S. M. aprobar lo propuesto por la seccion de Guerra y Marina del Consejo Real, lo manifiesto á V. E. de Real órden para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 3 de abril de 1857.— Lersundi. — Sr. Director jeneral de la Armada.

2. Para proveer á los buques de guerra de grumetes en tiempo de paz, dispone el art. 47, tit. 4 Ord. de Mat. (1) se admitan con preferencia los matriculados voluntarios ó los terrestres voluntarios; y no bastando, con jente de leva honrada; y en tiempo de guerra se proveerá dicha clase por el mismo sistema que el ejército.

3. Los agregados al pilotaje en los buques de guerra deben entrar con plaza de grumetes, conforme la Real órden de 8 de noviembre de 1829.

GUARDACOSTAS. Por Real decreto de 6 de agosto de 1856 (1) se

(1) Art. 47. Para proveer la clase de grumetes en los buques que se armasen en tiempo de paz, se admitirán con preferencia á los matriculados que voluntariamente (sin perjuicio de su prerogativa), quisiesen servirla, admitiéndose tambien voluntarios no matriculados, unos y otros con el enganche que señala el artículo 38 de este título, y no bastando á cubrir el número necesario, se completará con jente de leva honrada; y en los armamentos para guerra proveerá dicha clase de grumetes el gobierno por iguales medios de que se valga para reemplazar los cuerpos de infantería del ejército. *Tít. 4, Ord. de Mat.*

(1) De conformidad con lo que me ha espuesto mi Ministro de Marina, de acuerdo con el de Hacienda, vengo en decretar lo siguiente:

Art. 1.º La persecucion del contrabando marítimo de la península é Islas Baleares continuará á cargo de la Aduana nacional, la que dejará asignados por ahóra á este esclusivo objeto siete vapores, siete faluchos de primera clase, lugres ó pailebots; veintiseis faluchos de segunda, setenta y tres escampavías y un ponton. Los buques que quedasen escedentes de los que actualmente se emplean en este servicio, se distribuirán en los departamentos, permaneciendo en primera situacion aquellos que por su estado de vida puedan ir reemplazando á los que en adelante necesiten carenas ó fuesen escluidos.

Art. 2.º Esta fuerza seguirá denominándose guarda-costas, y se aplicará únicamente á este servicio, distribuyéndola en tres trozos que recibirán los nombres de Norte, Poniente y Levante, y dependerá de los departamentos del Ferrol, Cádiz y Cartajena. El del Norte se compondrá de un vapor, dos lugres, un pailebot, un falucho de segunda y doce lanchas ó escampavías: el de Poniente de tres vapores, trece faluchos de segunda, veintiocho escampavías y un ponton; y el de Levante de tres vapores, un pailebot, tres faluchos de primera, doce de segunda y treinta y tres escampavías. El del Norte se subdividirá en tres apostaderos situados en Santander, Ferrol y Vigo: corriendo el primero las 60 leguas de costa comprendidas entre Fuenterrabía y cabo Peñas, con un lugre y seis lanchas: el segundo las 60 entre los cabos de Peñas y Finisterre, con un lugre y tres escampavías ó lanchas; y el tercero las 30 entre Finisterre y el rio Miño, con un pailebot, un falucho de segunda y tres escampavías: asignándose además á este trozo un vapor que recorrerá todá su comprension, á lo menos tres veces al año, permaneciendo lo demás del tiempo en las rias bajas ó donde puedan ser mas útiles sus servicios. El trozo de Poniente lo formarán los apostaderos de Cádiz, Aljeciras y Málaga: vijilarán el primero de estos, que comprende las 33 leguas que median entre el Guadiana y Trafalgar, un vapor, tres faluchos de segunda y seis escampavías;

organizó este especial servicio que presta la armada nacional, señalándose el número y clase de buques que se destinaban al mismo, los tro-

el segundo las 25 entre Trafalgar y Marbella, un vapor, cuatro faluchos de segunda, doce escampavías y un ponton; y el tercero las 45 entre Marbella y el cabo de Gata y costas de los presidios menores de Africa, un vapor, seis faluchos de segunda y diez escampavías. Y el trozo de Levante se compondrá de los cinco apostaderos de Cartajena, Valencia, Tarragona, Barcelona y las Baleares; el primero tendrá á su cargo las 65 leguas comprendidas entre los cabos de Gata y San Martin, con dos faluchos de primera, tres de segunda y siete escampavías: el segundo, las 45 entre San Martin y los Alfaques, con un vapor, tres faluchos de segunda y seis escampavías: el tercero, las 33 entre los Álfaques y Barcelona, con un falucho de primera, dos de segunda y cinco escampavías: el cuarto, las 30 entre Barcelona y el cabo de Creus, con un vapor, un falucho de primera, uno de segunda y cinco escampavías: y el quinto las 80 que comprenden las Islas Baleares, con un vapor, tres faluchos de segunda y diez escampavías.

Art. 3.° La principal direccion de cada trozo y la responsabilidad del mejor estado militar y marinero de los buques que le están asignados, será del Capitan ó Comandante jeneral del departamento de que dependan, quien para las operaciones militares tendrá á sus inmediatas órdenes un comandante particular, esceptuando el de Levante que dispondrá de dos por la especial situacion de las Baleares. Dicho Capitan ó Comandante jeneral de cada departamento pasará precisamente una revista de inspeccion anual á toda la fuerza de su comprension en sus apostaderos y cruceros, á cuyo tiempo podrán tomar conocimiento del verdadero estado de los puertos y matrículas, y correjir las faltas ó abusos que notaren en ellas, y otro el segundo jefe, y de las dos se dará cuenta al Ministerio de Marina y al Almirantazgo con las observaciones á que haya lugar, acompañadas de los correspondientes estados. Los comandantes de trozo serán capitanes de fragata con residencia alternada entre los vapores de su cargo, segun las instrucciones que reciban de su Capitan ó Comandante jeneral, ó alguna exijencia particular del servicio. Revistarán frecuentemente todos los buques de su trozo en sus cruceros, tanto en el personal completo de sus dotaciones, vestuarios y alimentos, como en los ejercicios de maniobras, armas y al blanco, y en su policía y disciplina. Los comandantes de los apostaderos responderán á los de los trozos del estado jeneral de los buques de que se componen y de su puntual servicio, considerando á los faluchos de segunda y escampavías como sus embarcaciones menores, y se entenderán directamente por las altas y bajas con la mayoría del departamento. Los contadores de dichos vapores ú otros buques, comandantes de apostaderos, llevarán la cuenta del suyo respectivo con la ordenacion de que dependen, y los oficiales de cargo tendrán el depósito ó repuesto de medio año para todos los buques de su precitado apostadero para ir haciéndoles los reemplazos mensuales. El depósito ó almacen del apostadero de Aljeciras estará en el ponton.

Art. 4.° Próximamente cada cuatro meses y con la debida alternativa irán los vapores á los arsenales en los dias que les prefije su Capitan ó Comandante jeneral, quien cuidará no sea en épocas marcadas y que no haya trabajos estraordinarios, á fin de que los buques solo permanezcan el tiempo absolutamente preciso para ejecutar los reemplazos y obras que puedan necesitar.

Art. 5.° Para efectuar las recorridas ordinarias, remediar averías de poca im-

zos en que se dividirian y las atribuciones que sobre ellos corresponden á las autoridades militares y á las de hacienda.

portancia y las carenas de escampavías que por la distancia á que se encuentren de los arsenales, y por el tiempo que se perderia, perjudicarian al servicio, habrá en cada vapor ó buque comandante de apostadero un rancho de marinería-maestranza como los que en el dia existen en las capitales de las divisiones. En los arsenales se darán de cargo á los buques comandantes de apostaderos las herramientas necesarias, para que este rancho, bajo la direccion del carpintero y calafate de dotacion hagan las obras: á los individuos de dichos ranchos se les abonará un plus de 2 rs. en los dias que trabajen en buque que no sea el de su destino, aplicándose este gasto á las mismas obras. Los materiales que no haya de repuesto en dichos buques comandantes, se adquirirán en los tercios ó provincias por sus comandantes respectivos, con las formalidades de ordenanza é intervencion de los comisarios, remitiéndose por estos á bordo con las guias correspondientes y librándose el importe á cargo de las tesorerías de Hacienda, con arreglo al art. 5.° del Real decreto de 10 de mayo de 1851, ó al 7.° si fuese en suspenso, á justificar.

Art. 6.° Para el pago de los haberes y demás gastos de los apóstadores, formarán los contadores de los mismos, presupuestos de las obligaciones de cada uno; y entregados á los comisarios, los remitirán estos con la debida oportunidad mensualmente al Almirantazgo y al departamento para que, abierto el crédito, se libre por dichos comisarios. Los apostadores de Aljeciras y Tarragona dirijirán con mas anticipacion sus pedidos á Cádiz y Barcelona.

Art. 7.° El Capitan y Comandantes jenerales de los departamentos se entenderán con los gobernadores civiles en las capitales, por conducto del comandante del trozo, en todo lo que corresponda á arreglo ó modificaciones eventuales de los cruceros, segun las probabilidades de los puntos mas amenazados, ó á las confidencias que reciban, que se comunicarán mútuamente, con el fin de poder combinar las operaciones de los resguardos de mar y tierra; pero en casos apremiantes y en ausencias del espresado Capitan ó Comandante jeneral y comandantes de los trozos, los gobernadores civiles, prévio el parecer facultativo de los comandantes de los tercios ó provincias, dispondrán cualquier servicio estraordinario, quedando responsables de los resultados, si se separan de dicho parecer facultativo.

Art. 8.° Será espresa obligacion de los comandantes de los trozos y de los buques destinados á guarda-costas, el presentarse á la entrada y salida de los puertos, á no impedirlo alguna circunstancia estraordinaria, á los gobernadores civiles, y darles conocimiento de sus operaciones; del mismo modo que deben cumplir las debidas presentaciones con las autoridades militares del ejército y armada, con arreglo á ordenanza.

Art. 9.° Quedan en su fuerza y vigor los artículos 12, 13 y 14 del Real decreto de 24 de mayo de 1850 sobre organizacion del resguardo marítimo, y todas las disposiciones referentes al asunto que no se opongan á las que anteceden.

Dado en Palacio á 6 de agosto de 1856.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Marina, Pedro Bayarri.

Nota de los artículos del Real decreto de 24 *de mayo de* 1850, *citados en el de esta fecha*.—Art. 12. Ninguna otra autoridad que las que al efecto se designan en este mi Real decreto, podrá mezclarse en el servicio que hayan de prestar los buques guarda-costas, ni estos ser empleados en atenciones estrañas á su instituto, so-

GUARDIA. Los arts. 11 y 12, tit. 14, trat. 8 Ord. de la Real Armada (1) y el 40, tit. 3, trat. 5 Ord. Gen. de la Armada (2) previenen que la tropa de guardia esté á las esclusivas órdenes del oficial que la manda, fija el lugar en que debe dormir, no permite se desnuden y si solo se

lamente en el caso de que alterado el órden público en algun punto haya necesidad de trasportar con urjencia tropas ó efectos de guerra; y en otros casos que ocurran de igual naturaleza y urjencia podrán los Capitanes jenerales bajo su responsabilidad disponer de los buques guarda-costas de las divisiones correspondientes; pero cuidando en lo posible de que no quede enteramente desatendido el servicio á que se hallan destinados, y poniéndolo inmediatamente en conocimiento del Ministerio de Marina y del Comandante jeneral de guarda-costas.

Art. 13. La persecucion de los buques contrabandistas, su reconocimiento, detencion y entrega á los juzgados de Hacienda, continuarán practicándose como hasta aquí con sujecion á las leyes y órdenes de la materia.

Art. 14. Continuarán de la misma manera los juzgados de Hacienda en el libre ejercicio de su jurisdiccion especial, y los delegados del ramo en el uso de sus facultades respectivas en todo lo concerniente á la persecucion del contrabando, á la averiguacion y castigo de los delitos de que pueden y deben conocer, á los fondeos y reconocimientos de buques, á las declaraciones de las presas y comisos y al repartimiento del valor de estos, y de las multas, procedentes de causas, entre las fuerzas aprehensoras y demás que tengan participacion.

(1) Art. 11. Despues del cañonazo de la retreta empezarán las centinelas á pasar la palabra, que será la de *centinela alerta*, y continuarán hasta el alba. El cabo de escuadra rondará con frecuencia para ver si cada una está en su puesto; y si hallare haber alguna incurrido en falta, la mudará, y avisará al oficial de guardia para que mande castigarla. Navegando se escusarán las centinelas de portalones, y castillo; estas, y la de la toldilla deberán hacerla con fusiles cargados; y las de puertas de cámara, fogones, entre-puentes, etc. con sus sables propios terciados, ó con chuzos, ó partesanas de la dotacion del navío.

Art. 12. La tropa de guardia estará únicamente á la órden de los oficiales destinados en ella, y sin su consentimiento no será lícito á los de su compañía mudar los soldados, destinarlos á comision, ó castigarlos por cualquiera motivo que sea. Durante la guardia estará la tropa sobre el combés, ó debajo el alcázar pronta á lo que el oficial la mandare; y se pondrá en el cepo, ó grillos al que se apartare de estos parajes sin licencia: de noche tomará el preciso descanso debajo del alcázar sin desnudarse, para poder tomar las armas sin dilacion en cualquiera ocurrencia. *Tít. 14, trat. 8, Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 40. Sarjentos y cabos han de velar y cuidar que la tropa de guardia no se aparte de su sitio, y rondar con frecuencia si los centinelas están en sus puestos, y como observan las órdenes de ellos, dando cuenta al oficial de lo que hallen necesitado de remedio ó castigo. Al soldado que se separare de la guardia sin licencia, aunque preteste urjencia, y al que tuviere cualquier omision en su puesto de centinela, se le correjirá con cepo ó grillos, ó privacion de vino, segun la clase de la falta. Si un centinela se dejare mudar sin la asistencia del cabo, sufrirá seis carreras de baqueta inmediatamente: y en las infracciones de materias graves, ó abandono de puesto, se le juzgará en consejo de guerra para las resultas, conforme al título de penas. *Tít 3, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

quiten la casaca en verano é impone la pena de cepo y grillos al que se apartare del sitio de la guardia.

2. El oficial de guardia está obligado á asegurar los delincuentes bajo pena de privacion de empleo, pero si justificare ser la culpa de sus inferiores quedará libre y se impondrá á estos la misma pena que al preso si contribuyeran dolosamente á la evasion y se les castigará con pena arbitraria si solo hubo omision, segun el art. 23, tit. 4, trat. 5 Ord. de la Real Arm. (3).

3. Por via de castigo no puede imponerse al soldado el que haga guardias seguidas sin intermedio, segun el art. 41, tit. 3, trat. 5 Ord. Gen. de la Armada (4).

H.

HÁBILES. V. *Veteranos.*

HOMICIDIO. El acto de privar á uno de la vida ó la muerte de un hombre hecha por otro. La ley 1, tit. 8, part. 7 dice que homicidio es matamiento de hombre.

2. El homicidio es el crimen mayor que el hombre puede cometer contra el hombre. Divídese en voluntario ó involuntario, en simple y calificado.

3. El homicidio voluntario es digno de la pena, señalada por la ley (1); el involuntario lo será mas ó menos segun la culpa ó imprudencia mas ó menos grande de parte del que le ejecutó.

(3) Art. 23. Los oficiales de las guardias estarán obligados á asegurar y mantener en buena custodia los delincuentes, pena de que si faltaren serán privados de sus empleos, y si justificaren haber procedido la falta de intelijencia, ó descuido de los sarjentos, cabos ó soldados de guardia, quedarán los oficiales libres de cargo, y aquellos se sentenciarán á la misma pena que correspondia al crímen de que estaba indicado el prisionero en caso de haber contribuido á su fuga, ó permitiéndola por tratos ó dolo; pero si hubiere sido por pura omision, ó negligencia arbitrará el Consejo el castigo de que sean dignos. *Tít. 4, trat. 5, Ord. de la Real Arm.*

(4) Art. 41. Por via de castigo no podrá imponerse al soldado planton de guardia ó centinela, esto es, que redoble una ú otra faccion sin intermedio, pero sí el que quede alternando mitad del tiempo en fatiga, y otra mitad franco, aunque el todo de la tropa esté en tres ó mas trozos para aquella: y podrá igualmente correjírsele con planton en el mismo ú otro puesto por solo dos horas, acompañando al nuevo centinela de él, si le caben despues otras dos horas francas antes de hacerla. *Tít. 3, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(1) Art. 21. Cualquiera individuo del navío, sin esecpcion alguna, que á bordo, ó en tierra hiriere, ó matare á otro de caso pensado, ó alevosamente, será castigado de muerte. Él que á bordo sacare el cuchillo, ú otra arma para herir á al-

HONORES. Los que correspondan á los jefes de marina embarcados, y sirven para distinguir su jerarquia desde el esterior, véanse en *Banderas*.

I.

INCENDIARIO. El que maliciosamente pone fuego á cosas ajenas. La pena que impone el art. 30, tit. 4, trat. 5, Ord. de la Real Arm. (1) á delito tan grave, es la de la vida si se incendia nave, almacen ó arsenal é igual pena al que ayudare á ello. El que habiendo un incendio en la nave falta de su puesto, sufrirá la pena mayor ó menor que el caso exija, que podrá llegar hasta la de muerte conforme al art. 29, tit. 4, trat. 5 Ord. de la Real Arm. (2).

INDUSTRIA DE MAR. Su ejercicio compete única y esclusivamente á los matriculados, así que solo ellos podrán ocuparse en la navegacion, carga y descarga de los buques, su custodia y demás que viene comprendido bajo la denominacion que forma el objeto de este articulo, conforme lo dispone el art. 10, tit. 5 Ord. de Mat. (1). Pueden no obstante embarcarse sobrecargos que irán comprendidos en el rol pero que no pueden desempeñar faenas marineras y si solo cuidar de la carga, conforme al art. 10, tit. 9, Ord. de Mat. (2), y 723 del Código de Comercio. Con arreglo á la Real órden de 10 de marzo de 1859 y otras dos del mismo año que se trasladan en *Matriculado*, pueden los

guno, será condenado á los trabajos del arsenal por seis años; y si efectivamente le hubiere herido, verificándose no haber sido caso pensado, será sentenciado á ocho años de galeras. *Tít. 4, trat. 5, de la Real Arm.*

(1) Art. 30. El que maliciosamente pegare, ó ayudare á pegar fuego á algun navío, almacen ó arsenal, perderá la vida, haciéndole pasar por debajo de la quilla del navío: igual pena sufrirá el que cortare los cables con el fin de que se pierda el navío: y todos los cómplices en estos delitos, aunque no sean de la jurisdiccion de marina, serán juzgados, y sentenciados por su Consejo de guerra. *Tít. 4, trat. 3, Ord. de la Arm.*

(2) Véase en la nota 4, páj. 24.

(1) Véase la nota 2, páj. 216.

(2) Art. 10. Podrán embarcarse en buques nacionales maestres ó sobrecargos que hayan de correr con la venta ó entrega de la carga segun instruccion de sus dueños, cuando los comandantes de los partidos lo encuentren razonable, con la seguridad de que semejantes sujetos no han de servir á bordo de marineros, pudiendo embarcarse uno solo, que no sea estranjero, en cada barco; lo que tambien se observará si los dueños del buque ó de la carga, ó el consulado, creyesen necesario embarcar alguno con plaza de escribano, que no esté alistado en la matrícula: pero así en uno como en otro caso deberán ir comprendidos en el rol. *Título 9, Ord. de Mat.*

inútiles y terrestres que la misma esplica dedicarse con ciertas limitaciones á las industrias de mar.

2. La pena del que navegue sin ser matriculado es la de dos campañas sin perjuicio de las demás que por las circunstancias correspondan y multa al capitan que establece el art. 19, tit. 14, Ord. de Mat. (3). V. *Pesca*, *Carga*, *Minas*, *Matriculado* y *Convocatoria*.

INFIDENCIA. Art. 22. Todo oficial que mantenga correspondencia alguna con los enemigos sin órden ó noticia de su comandante, sufrirá la pena de suspension de empleo y destierro á un presidio, aunque solo trate de materias indiferentes, y la de la vida, si tuviese conecsion con el servicio. En cuya última pena incurrirá el que, estando combatiendo á la vista del enemigo, hiciere alguna señal para darle á entender el estado de su bajel ó el de la escuadra. Tit. 5, trat. 5, Ord. de la Arm.

INGLATERRA. V. *Gran Bretaña.*

INOBEDIENCIA. V. *Desobediencia.*

INSTANCIAS. V. *Solicitudes.*

INSULTO CONTRA SUPERIORES. En la voz disciplina dejamos espuestas las penas con que se castiga este delito en la marina, así que con mayor motivo han de penarse las faltas graves de respeto; de las que se ocupan los arts. 8, 9 y 10, tit. 4, trat. 5 Ord. de la Real Arm. (1) castigándolos con pena mas ó menos grave, segun la importancia del hecho, y persona contra quien se dirija.

INVÁLIDOS. El matriculado que se inutilizaba del todo en accion

(3) Véase la nota 1, páj. 170.

(1) Art. 8.º El oficial de mar ó marinero, de cualquiera clase que sea, el sarjento, cabo, ó soldado de infantería y de artillería que maltratare de obra á cualquier oficial de guerra á bordo ó en tierra, conociéndolo por tal, pusiere mano á la espada ú otra arma contra él, ó levantare la mano para herirle será, castigado de muerte.

Art. 9.º El soldado que maltratare de obra al caporal de su compañía ó al que estuviere mandándole en funcion, ó á cualquier sarjento de tropas de marina ó ejército, á quien conozca por la insignia de su empleo ó por haber estado con él en funcion del servicio, será pasado por las armas.

Art. 10. El artillero de mar, marinero ó grumete que maltratare de obra á bordo ó en tierra á los pilotos, contra-maestres, guardianes ú otros oficiales de mar á quienes esté por ordenanza declarado mando sobre ellos, será azotado y condenado á arsenales por el tiempo proporcionado á la entidad y circunstancias del mal tratamiento.—*Tit. 4, trat. 5.º Ord. de la Real Arm.*

de guerra, además de pasar á la clase de veterano, gozaba durante su vida el sueldo que tenia y la racion, y solo el sueldo si quedaba apto para el trabajo. Si se inutilizaba en faenas del servicio, tenia los dos tercios de sueldo; y finalmente, si moria, su viuda é hijos menores hasta los diez y siete años gozaban el sueldo asignado al inválido, conforme al art. 19, tít. 5 Ord. de Mat. (1).

2. Pero esta disposicion ha sufrido las siguientes modificaciones. En Real órden de 18 de enero de 1815, ratificada en 22 de diciembre de 1824, se declaró que el sueldo señalado á los hijos del matriculado muerto en el servicio se entienda que debe pagarse á las hembras hasta que tomen estado, aunque pasen de los diez y siete años.

3. En 17 de diciembre de 1827 se mandó ampliar cierto reglamento que existia en Filipinas, y se dispuso que á las viudas, huérfanos ó padres pobres cuya subsistencia dependa de individuos que voluntaria ó forzosamente se embarquen tengan mensualmente los dos tercios del sueldo que se señala á cada individuo, segun su clase.

4. En el art. 5 de la Real órden de 3 de mayo de 1829 se redujo el sueldo de los que se inutilizaban absolutamente en accion de guerra, á solo cuatro quintas partes del sueldo sin goce de racion.

5. En 6 de noviembre de 1831 se recordó el cumplimiento de la órden anterior, y se dijo que en consecuencia el sueldo que correspondia á las familias del matriculado si fallecia en alguno de los casos arriba espresados ó de sus resultas era los dos tercios de las cuatro quintas partes del sueldo que es lo que hubiera gozado el muerto si tan solo hubiese quedado inutilizado. Por Real órden de 10 de junio de 1832 (2) se

(1) Art. 19. El matriculado que en accion de guerra se inutilizare de continuar para siempre en mi servicio, y quedare tan estropeado que no pueda ejercitarse en su profesion para ganar el sustento; además de pasar á la clase de veterano en calidad de inválido, gozará mientras viva el sueldo por entero de la plaza que obtenia y su racion; pero si quedase en aptitud de poder trabajar, solo disfrutará de su sueldo; si se inutilizare en faena de mi servicio, tendrá el goce de los dos tercios de su paga; y si falleciere en la accion ó en faena del bajel de guerra ó arsenal, ó de resultas de una ó de la otra, disfrutará por via de pension su viuda é hijos menores hasta los diez y siete años, ó sus padres necesitados, el goce de sueldo asignado al inválido. *Tít. 5 Ord. de Mat.*

(2) Escmo. Sr.: He dado cuenta al Rey N. Sr. de la instancia de María del Cármen Romero, viuda del segundo contramaestre que fué de la armada Francisco Gomez, en la que solicita se le conceda la viudedad que dice le corresponde por haber fallecido este de resultas de un golpe que recibió en faenas del servicio hallándose embarcado en la corbeta de guerra *Diana*. Y enterado de todo S. M., ha resuelto, de conformidad con el parecer de la Junta superior del gobierno de la Armada, que se haga estensiva á las familias de los contramaestres la gracia que el artículo 19 del título 5.° de la Ordenanza de Matrículas y Reales órdenes que le adicionan concede á las de los marineros en iguales casos, señalándoles la cuarta

hicieron estensivos los beneficios de que nos ocupamos á las familias de los contramaestres, señalándoles la cuarta parte del sueldo que es el que tenian por el monte-pio estinguido. Y en atencion á la falta de órden en acontecimientos de esta clase, se mandó que luego que ocurra cualquier desgracia se forme una sumaria por la cual se justifiquen todos los estremos del suceso, y se pueda deducir con claridad si las familias tienen ó no derecho á las gracias acordadas en estos casos.

6. Habiéndose dudado si estaba ó no en su vigor la arriba citada órden de 3 de mayo de 1829, se declaró afirmativamente en Real órden de 1.º de setiembre de 1836 (3).

7. Por Real órden de 28 de octubre de 1845 al conceder el goce de inválidos á un matriculado que se inutilizó á bordo de la fragata *Cortes*, se le señalaron los dos tercios de sueldo que se dijo le correspondian conforme al art. 19, tit. 5 Ord. de Mat. advirtiéndose entónces al Direc-

parte del sueldo, que era la misma que les concedian los artículos 6 y 13 del Monte-pio que está estinguido; en cuyo concepto, y justificando plenamente, como justifica esta interesada, que su citado marido falleció de resultas del golpe que recibió, y no teniendo opcion al Monte-pio porque contrajo su matrimonio despues de la estincion, se ha dignado concederla la referida pension de la cuarta parte del sueldo que disfrutaba Gomez á su fallecimiento: y notando S. M. la falta de órden en las pruebas de estas solicitudes, y que se hacen mucho despues de sucedidos los acontecimientos, ha resuelto tambien que se forme una sumaria luego que ocurra cualquier desgracia, por la cual se prueben todos los estremos del suceso, y se pueda deducir con claridad si las familias tienen ó no derecho á las gracias acordadas en estos casos, para de este modo evitar el concederlas á quienes no tengan el que corresponde. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 10 de junio de 1832. —El conde de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Real Armada.

(3) He dado cuenta á S. M. la Reina gobernadora de la consulta que en carta n.º 353 dirijió V. S. á este Ministerio sobre si se ha de considerar derogada la Real órden de 3 de mayo de 1829 en la parte que adicionó el artículo 19 del título 5.º de la ordenanza de matrículas, con presencia de lo dispuesto en la de 24 de diciembre de 1834, en que al conceder los inválidos á un marinero se previene que se observe la ordenanza en todo su rigor; ó si en virtud de las concesiones posteriores en que solo se conceden los $^{2}/_{3}$ del sueldo á los inutilizados, debe considerarse sin efecto la citada Real órden de 24 de diciembre de 1834. Y S. M. en vista de todo se ha servido declarar que la Real órden de 3 de mayo está vijente y que nunca pudo creerse derogada por la de 24 de diciembre respeto á que no se dice en ella espresamente como deberia haberse hecho si hubiera sido tal el objeto de dicha Real órden; pues la espresion de que se observe la ordenanza en todo su rigor lleva envuelta la idea de que sea con sus adiciones, como que son parte complementaria de ella. En su consecuencia dispondrá V. S. se arreglen á dicha Real órden adicional los señalamientos de goces que se hayan hecho en otro concepto despues de la fecha de su espedicion, quedando con esto contestada la consulta que hizo V. S. sobre el particular. De Real órden lo digo á V. S. para su intelijencia y cumplimiento. Dios, etc. Madrid 1.º de setiembre de 1836.

tor de la Armada que en estos casos esprese siempre el dia en que el que se halle en él ú otro semejante sea despedido del servicio por su inutilidad para que conste en la órden de concesion.

8. Por Real órden de 16 de febrero de 1857 se concedió á todos los individuos de marineria que quedaren ciegos en el servicio el haber mensual como inválidos de los dos tercios del sueldo que disfrutaren al perder la vista, debiendo acreditar por certificacion de tres profesores que la pérdida de la vista es completa, irremediable, y producida por causas naturales y ajenas á la voluntad del paciente y de ningun modo por enfermedades secretas dimanadas de incontinencia ó relajacion de costumbres.

9. Para el servicio de la marina en tierra se destinarán los inválidos de los batallones de infanteria y artilleria de marina, segun lo previene el art. 25, tit. 6 Ord. de Mat (4). V. *Matriculado* y *Alguacil*.

J.

JÁVEGA REAL. Este arte bien que de los de arrastre puede usarse en todas las épocas del año, esto es, aun en tiempo de veda, en atencion á que no perjudica la cria, segun se dijo en Real órden de 15 de octubre de 1854 (1), con la que se derogó en punto á este arte la de 21 de

(4) Art. 25. De las escuadras de inválidos de los cuerpos de artilleria y batallones de marina se destinarán á las capitales de las provincias el número que permita el de su pié de existencia, y se crea necesario para la aprehension de desertores ú otras dilijencias de mi servicio en que los respectivos comandantes crean conveniente emplearlos. *Tít.* 6 *Ord. de Mat.*

(1) En cumplimiento de lo prevenido en la Real órden comunicada por V. E. al Secretario jeneral del Consejo en 14 de octubre último, esta seccion se ha enterado de lo espuesto por la Direccion jeneral de la Armada en 2 de setiembre del año anterior respeto á la conveniencia de que en la temporada de la ova y cria del pescado no se permita el uso de las artes de arrastre con presencia de lo manifestado respeto á este particular y en cumplimiento de la Real órden de 31 de julio de 1852 por el Comandante jeneral del departamento de Cartajena. Asimismo se ha enterado de la oposicion que por el conducto de ordenanza dirijieron á S. M. en 17 de junio los patrones propietarios de jávega real, existentes en el distrito de Cartajena, con el objeto de que se les permita pescar en todo tiempo con el espresado artículo: y considerando la seccion que del espediente resulta probada la conveniencia de no permitir pescar con los artes de arrastre en el tiempo de la ova y cria del pescado sin otra escepcion que el de la jávega real, entiendo que la prohibicion acordada por via de ensayo en 4 de abril de 1850 debe continuar en vista de los buenos resultados que ha producido esceptuando únicamente la jávega real: porque además de no ser su uso perjudicial á la ova y cria del pescado en atencion á que dicho arte aunque de arrastre se usa desde tierra y en parajes determinados donde la esperiencia tiene acreditado no se verifica la ova y cria de

mayo de 1853 (2). No ha sido no obstante esta la opinion jeneralmente recibida, pues á la par que la del jeito ha sido considerada perjudicial á la cria y propagacion de los peces. Tocante á ella se dispone lo siguiente en los arts. 1 al 57 del tít. 1, trat. 4 de las Ord. Gen. de Pesca (3).

pescado, es conveniente no impedir su uso en todo tiempo en consideracion á la clase de jente de mar que se ocupa en esta pesca; la cual proporciona además la carnada indispensable para los palangres, bolantines, y demás artes de anzuelo. La época de la veda debe comprender, como propone la Direccion jeneral de la Armada, los meses de mayo á setiembre inclusives, por comenzar en el primero de ellos el desove del pescado, el cual no ha adquirido el crecimiento necesario hasta octubre: y por último la seccion es de parecer que pudiera prevenirse á los comandantes de marina de las provincias que procuren que la jávega real como los demás artes de red tenga la malla de esta la medida conocida como legal y mas conveniente; lo que por acuerdo de la seccion y con devolucion del espediente tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. para la resolucion de S. M. Y habiendo dado cuenta á S. M. de este dictámen, ha tenido á bien conformarse con él, en cuya virtud lo traslado á V. E. de Real órden para los efectos consiguientes y por resultado de su citado oficio de 2 de setiembre último, número 1142, así como del 12 del propio mes, número 1175, con que acompañó una instancia de varios patrones propietarios de embarcaciones del distrito de Cartajena que se emplean en la pesca de jávega real en solicitud de que se les permita ejecutarla en los meses de veda. Lo que traslado á V. E. para su conocimiento y demas fines consiguientes. Madrid 15 de octubre de 1854.

(2) Véase la nota 1. páj. 151.

(3) Art. 1.° Los arraeces ó patrones de *jábega*, arreglándose á las horas y parajes, han de echar sus suertes diariamente para ejecutar su pesca.

Art. 2.° Si esta fuere de noche, se echarán en la tarde del dia posterior.

Art. 3.° Cuando la *jábega* que logró suerte primera calare, estará pronta la de la segunda que debe seguirla: y de lo contrario perderá la suerte.

Art. 4.° Si conforme el órden establecido en el artículo 1.° el arraez de la suerte segunda al tocarle su vez dijese no quiere echar el lance, procederán á ejecutarlo por su órden la tercera, cuarta y quinta, etc.

Art. 5.° Siempre que las barcas se hallen baradas, y una de ellas estuviese redando, se las guardará la suerte, aunque venga otra ú otras de fuera con tal que aquellas se hallen prontas, y boten por su turno luego que esté para concluirla la que reda.

Art. 6.° Cuando ocurriese que hallándose varias barcas en pesquera, guardando cada una su lance, una de ellas en el hecho de calar la red fuese acometida de alguna fugada, que quebrando el cabo la pusiese en peligro, y alguna de las demás salga á socorrerla, en este caso y otros de igual naturaleza no perderán la suerte ambas barcas.

Art. 7.° Si en el discurso de la noche hubiese una ó mas barcas en cualquiera lance, y las de primeras suertes estuvieren en inaccion sin justa causa, y el arraez de otra ú otras que se siguieren á ellas avisase por dos veces, haciendo señal con una tea ó de un hachon encendido, la suerte sea de aquella que sucesivamente bote primero.

JEITO. **Red propia para la pesca de sardina. Su uso es muy anti-**

Art. 8.° En las playas que por su natural disposicion no cabe el medio de echar suerte que decidan, ocupará el puesto la barca que llegare primero.

Art. 9.° Si se ofreciere duda entre dos barcas, decidirán los que estuviesen en la playa. Pero si en ella no hubiese persona alguna, los dos arraeces echarán suertes sobre la preferencia del lance.

Art. 10. Si hubiere banco ó islote en situacion tal que fuere comun á dos gremios inmediatos, sobre cuyo pescadero ocurran diferencias, se observará la alternativa.

Art. 11. Esta será diaria si las embarcaciones de ambos gremios para aquella pesquería fueren con poca diferencia en igual número; pero de lo contrario se arreglará segun el de embarcaciones de cada gremio.

Art. 12. Si ocurriese salir á redar dos *jábegas*, teniendo sardina á la vista, la primera que diese el cabo, colocará á derecha; pero si la pesca se le pasare por la proa, no podrá calar á izquierda, y la otra *jábega* ha de seguir el mismo órden.

Art. 13. Si á la segunda barca se le pasase igualmente la pesca de modo que ninguna de las dos pueda verificar el lance con utilidad, volverán á empezar, siguiendo segun comenzaron, pero siempre á derecha.

Art. 14. Cuando en la continuacion de la playa y viaje que llevare el majal de peces se hallase otra barca lista, calará libremente desde el punto que se halle, sin que puedan reclamarlo las otras dos barcas, aunque hayan venido calando mucho trecho de playa.

Art. 15. En el concepto de que la tercera barca ha de calar asimismo á derecha, y segun llegue ó se le proporcione su lance natural, evitando causar perjuicio á las otras, porque en tal caso será responsable.

Art. 16. De este modo continuará alternando con las demás barcas, y con cuantas hubiere, hasta que se coja el majal de peces por la que fuere mas dilijente; en el concepto de que llegando una barca á largar el calon, pierde la primería ó lance, aunque inmediatamente vuelva á recojerlo, y debe entrar á largar su calon la segunda, y á este modo las que sigan en semejante pesquera.

Art. 17. Si algun arraez calare en perjuicio de la preferencia que por suerte perteneciere á otras barcas, perderá la pesca que sacare, y se entregará á la barca perjudicada.

Art. 18. Compensando el daño en términos tales, la barca que fuere no tendrá accion alguna para calar hasta que por turno llegare su vez; á no ser que se hallase sola, y con la mar enteramente desembarazada.

Art. 19. El arraez que rompiere la red á otro, lo indemnizará cediéndole su red y lance, con la que ha de continuar pescando la barca perjudicada, hasta que se aliste la rota: bien entendido, que ha de ser dejándola á satisfaccion de arte de mar.

Art. 20. Lo que espresa el artículo antecedente debe entenderse con las redes ya usadas; pues si la red fuere nueva, la barca que causó el daño estará obligada á reponer enteramente la pieza que rompió.

Art. 21. Siempre que una barca salga al mar por parte que incomode, y el arraez de la mas próxima desde tierra requiera al de dicha barca no salga por allí, á causa de los daños que puedan resultar, y desatendiendo la advertencia saliere y quebrase la red del otro, pagará el estrago que causare.

guo, tanto que no es fácil marcar la época en que principió á emplearse

Art. 22. La barca que botare para calar, habiendo otras que pidan las deje salir, y se lo negase; si viniese á tierra sin echar su lance, perderá la suerte, á menos de que se lo impida algun lejítimo embarazo.

Art. 23. En todo lance, sin escepcion de las suertes de *alba* y *prima*, perderá la que hubiese correspondido cualesquiera barca que demore el calamento, y procederá á verificarle la que por turno se le siguiere, á menos de que por ser la corriente de las aguas fuerte, se lo impida.

Art. 24. En las playas en que hubiere otras suertes diferentes de preferencia bajo diversos nombres, como *albon* y otros, no se variará de lo que previene el artículo antecedente.

Art. 25. Si la barca que tiene la suerte de *alba* estuviere sola y barada, y despues de salido el sol llegare otra á pescar, procederá esta á echar su lance, pues que aquella perdió por su inaccion el espacio de tiempo que correspondia al primer lance.

Art. 26. Si para despues de la suerte del *alba* concurrieren tres ó mas barcas y la primera hubiese perdido la suya en los términos que espresa el artículo antecedente, entrarán á calar sucesivamente las restantes.

Art. 27. En la suerte desde que el sol se pone hasta que oscurece, llamada de *prima*, se observaaá cuanto queda prevenido para la de *alba*.

Art. 28. Siempre que del uso del *sol rubio* dimanase perjuicio, se suprimirá enteramente en los parajes en que se verifique; pero por regla jeneral las barcas que se junten para la pesca del *sol rubio*, no omitirán echar suertes como para los lances de *alba*, *prima* y demás.

Art. 29. Todo arraez de *jábega* está obligado á desempeñar su oficio completamente: siempre que le ocurriese motivo de tener que venir á tierra para reclamar perjuicio qne padezca en su pesquera, cuidará de asegurar la barca, y la red; pues si las dejase en el mar, ó abandonase en alguna otra manera, será responsable de todos los daños que resultaren al armador ó dueño de ella.

Art. 30. Como tal arraez, es cabeza de los empleados en la pesquera, así *matriculados*, como jente de *cabo de tierra*, quienes le obedecerán.

Art. 31. El que faltare á este punto esencial, que interesa al buen réjimen de la pesca, será despedido de aquella cuadrilla.

Art. 32. La misma autoridad ha de tener el arraez para la jente de tierra. Y esta como se ajusta por la temporada, mientras se hallase ocupada en ella, estará obligada á observar cuantos artículos directa ó indirectamente la puedan comprender en estas ordenanzas jenerales.

Art. 33. Los jueces de marina han de tener toda la autoridad suficiente para decidir sus querellas, hacerles cumplir las obligaciones á que se comprometieren en la temporada de pesca, y administrarles justicia.

Art. 34. Cuidará el arraez de que toda la jente de su cuadrilla guarde el órden debido, y que no haya disensiones, ni escesos.

Art. 35. Pero el mismo arraez no abusará de la autoridad de su encargo, tratando mal de palabra ú obra á su tripulacion de mar y tierra.

Art. 36. Si contra el espresado arraez hubiere justificadas quejas en esta parte, ya sean por el armador, ó por la misma jente, será castigado de modo que sirva de escarmiento á otros, para que no abusen de la confianza que se hace de ellos.

no obstante su multiplicacion y perfeccionamiento le diferencian notablemente del que hoy se emplea.

Art. 37. Como las barcas de *jábega* además necesitan de un sotarraez para componer, remendar y alistar las redes en tierra, á fin de que nunca por defecto de ellas cese la pesquera, no se permitirá que este empleado se ocupe mas que en una sola barca, respeto de que en la particion de la pesca, con atencion á su trabajo, le está señalada la porcion competente.

Art. 38. No obstante si se diese caso en que una barca se hallase sin sotarraez, y en la urjencia de haber de componer su red, podrá pedir ausilio á la mas inmediata, para que le preste el suyo, que podrá hacerlo, con tal de que no esperimente falta ni perjuicio.

Art. 39. Siempre que ocurriesen estos casos, el beneficio de aliños ó compostura que el sotarraez hiciere á la barca necesitada, le pagará en dinero efectivo, como un trabajo ordinario segun fuere justo; pero en ninguna manera le ha de aplicar parte en la pesca.

Art. 40. Como semejante paga es una ganancia de que debe participar la tripulacion de la barca propietaria, porque el sotarraez es un individuo de la compañía, respeto de que continuamente le corre la parte y provechos como tal; siempre que dicho empleado se ocupe en barca ajena mas de un dia, el dinero que ganase en las demás ha de incorporarse en el fondo comun, para que al ajuste de cuentas se verifique repartible entre todos como corresponde.

Art. 41. Por consideracion á la distancia que muchas veces media desde el paraje en que suele trabajar el sotarraez, al sitio donde se halla su propia barca, que por esta razon no puede suministrarle el pescado que acostumbra darle, le abonará esta cuatro reales de vellon en cada uno de los dias que estuviere trabajando por cuenta ajena, de aquel total que haya ganado: y lo restante se incluirá en la masa comun segun queda dicho.

Art. 42. Como en el servicio de las barcas es de mucha fatiga el oficio de proel, solo podrán destinarse á semejante ejercicio los notoriamente robustos: en el concepto de que han de ser hombres de mar, y se les contribuirá con algun tanto mas sobre la parte que les está señalada.

Art. 43. No siendo suficiente un solo proel para el regular servicio de la embarcacion, porque semanalmente es forzoso alternar á causa del penoso trabajo de semejante oficio, se permitirá en las barcas dos proeles ú á lo mas tres, en la inteligencia de que no se ha de esceder de este número: y de lo contrario será responsable el arraez, por cuanto se perjudica á todos los demás marineros.

Art. 44. No consentirán los arraeces en sus pesqueras hombres vagos, y mucho menos los que estando calada la red se arriman á tirar de ella por solo aquel lance; y en caso de admitirlos, ha de ser trabajando con la permanencia que lo ejecuten los demás para recibir la parte correspondiente al término acostumbrado.

Art. 45. No se considerará como advenedizo el matriculado que por no haber podido ir al mar, ó por otro motivo se halle sin poder ganar jornal; antes bien si se aplicare á tirar el lance, luego que se haya sacado á tierra el copo, le suministrará el arraez aquella porcion de pescado, que parezca le puede corresponder.

Art. 46. Si el matriculado de quien se trata no quiere tomar su jornal en pescado ó por rancho, se procederá á la regulacion de lo que pertenezca, y se le pagará el precio ó precios á que se haya vendido la pesca.

2. Ocúpanse de la pesca con esta clase de red los arts. 1 al 22 del

Art. 47. En la pesquería de *jábega*, segun los países y costumbres seguidas en cada uno, se ha notado diferencia en el modo de repartir el producto de la pesca que se coje, las cuales deben continuar siempre que no padezca la verdadera equidad, sobre cuyo objeto vijilarán los respectivos jueces de marina.

Art. 48. El marinero que se hubiere acompañado con un armador ó arraez para la temporada de pesca, tomando anticipadamente dinero á cuenta de la parte que le corresponda, antes de concluirla no podrá dejarle, ni pasarse á servir á otro barco.

Art. 49. Despues de concluirse, el marinero que saliese alcanzando en el ajuste de cuentas no deberá tomar partido en otra barca, mientras no dé disposicion de pagar su deuda, ó el armador que le busque ó admite se obliga á reembolsarla dentro de un breve plazo: en cuyos términos al marinero deudor no se obligará á servir mas tiempo que el necesario para desempeñarse del alcance que contra él hubiere resultado.

Art. 50. El espacio de tiempo que se entiende por temporada, será conforme la costumbre de las playas ó pueblos marítimos, segun cada uno la observa en el dia; pero el ajuste de cuentas del producto de la pesca deberá ser semanal, dando á las tripulaciones, así de mar como de tierra, conocimiento y puntual noticia de los productos y gastos, para que cada uno vea que no se le perjudica ni defrauda.

Art. 51. La obligacion del armador ha de ser tener la barca prevenida y marinera con todos sus pertrechos, y las dos redes corrientes, todo segun arte de pesquería.

Art. 52. Si la barca se hiciere pedazos, naufragare: si un golpe de mar destroza ó arrebata la red, se quiebra algun remo, se pierde leva, ó sucediere otro contratiempo, debe reemplazarlo todo; como asimismo suministrar el hilo para remendar los artes, y costear la alquitranacion, é igualmente las recorridas y carenas; de manera que la embarcacion ha de estar continuamente espedita.

Art. 53. Siempre que se diese caso que una barca se barase, sea por voluntad, defecto, necesidad del armador, ó por otro motivo, y demorase, ó no tuviese disposicion de habilitarla en el término de una semana, los matriculados que la tripulen podrán durante dicho tiempo aplicarse á otras barcas, pero sin contraer obligacion.

Art. 54. Pasada la semana, tendrá la libertad de ajustarse formalmente con otros armadores ó patrones, aunque tengan recibido dinero anticipado, con tal de que el nuevo armador que los reciba, se obligue á descontar semanalmente, ó al ajuste de cuentas, la cantidad de la deuda, y entregarla á su debido tiempo al armador de la barca barada.

Art. 55. El armador que reciba á un marinero bajo las precisiones á que le obliga el artículo antecedente, será responsable, y satisfará de su dinero, si dejase de observarlas.

Art. 56. Si el descuento se verificase por semanas, será solo de una cuarta parte del total de la masa que perteneciese al matriculado; esto es, de cada peso fuerte una peseta, que sin demora entregará al acreedor con noticia de aquel.

Art. 57. Ningun armador ó patron podrá en la temporada dar dinero anticipado para la pesca al que llegare á solicitarlo, á fin de trabajar en su barca, sin

trat. 1, tít. 2 de las Ordenanzas Generales de Pesca (1) en que se manda que cada red sea de veinte y cuatro piezas con doscientas cincuenta mallas de alto, se prohibe golpear ó apalear el agua, se dispone que en las rias y en sus embocaduras se calen únicamente de noche, permitiéndose solo verificarlo de dia desde S. Miguel hasta febrero en las rias en que

averiguar primero si está libre; de lo contrario perderá las cantidades que hubiese dado. *Tít.* 1. *Trat.* 4, *Ord. Gen. de Pesca.*

(1) Art. 1.° Mediante que por la diferencia de costas no es posible reducir á una regla jeneral las dimensiones de las redes de *jeito*, seguirán las compañías particulares, concurriendo cada individuo con el número de piezas de red, segun el estilo ó costumbre actual.

Art. 2.° Respeto es conducente al cómodo manejo la proporcion de las redes, ninguno de los barcos escederá de *veinte* á *veinte y cuatro* piezas, con *doscientas cincuenta* mallas de alto.

Art. 3.° Siempre que haya suficiente red con las que suministran los compañeros, no se admitirán otras; á escepcion de los casos en que falten por defecto de número de aquellos ó pobreza de alguno.

Art 4.° Seguirá la práctica de aplicar á cada dos piezas de red un quiñon ó parte: y por la asistencia ó trabajo de la persona otra parte.

Art. 5.° En donde la pesca del *jeito* se hiciere por armadores; esto es, costeando uno solo el barco y red, se procederá al repartimiento de ella, de modo que del total valor del pescado, sacados gastos, perciba el armador la mitad.

Art. 6.° Los que se conocen con el nombre de *Aventureros*, se les distribuirá su parte correspondiente bajo dicho respeto, sin que puedan pedir otra cosa.

Art. 7.° El pescador que se acompañare, no podrá separarse de la compañía, hasta cumplir el año, sin que medie justa causa: ni por consiguiente podrá ser escluido; y en uno ú otro caso ha de mediar el conocimiento del Juez de Marina.

Art. 8.° Cuando alguno de los compañeros fuere nombrado para los Reales bajeles, serán en su ausencia admitidas las piezas de red con que concurra su mujer, hijos, padre anciano, madre viuda, ó hermanas solteras, á quienes se asistirá con la respectiva parte de pesca.

Art. 9.° Si por otro término ocurriese que el marinero destinado al Real servicio tuviere un hijo asistente en el barco, aunque sea de corta edad, se le aplicará un quiñon, para que con él se socorra la familia del ausente.

Art. 10. Cuando enfermare alguno, se le asistirá, durante su dolencia, con la parte correspondiente, hasta que se halle en estado de poder salir á pescar, ó finalice el término de la compañía.

Art. 11. Si el mismo enfermo tuviere piezas de red con que concurrir, se le admitirán, y entregará igualmente la parte que por ellas le corresponda.

Art. 12. Á los muchachos del barco se les adjudicará la parte que justamente pertenezca á su edad, fuerzas y aplicacion.

Art. 13. Los barcos de *jeito* en todas sus operaciones han de proceder, pescando sin dar golpes, ni apalear las aguas: y el que incurra en este esceso, sufrirá la multa de cuatro ducados.

Art. 14. Las redes de *jeito* se calarán á las embocaduras de las rias, ó en la estension de ellas al anochecer: y por la mañana se han de retirar á puerto, para que quede libre el mar á otros artes.

no mediaren inconvenientes, y se prohibe en los meses de marzo, abril y mayo, permitiéndose solo pescar con el jeito la sardina indispensable para la pesca del congrio.

3. Con respeto á la ria de Pontevedra en los arts. 15 al 22 de sus ordenanzas de 1.º de abril de 1750 (2) vienen á repetirse los citados prin-

Art. 15. Cuando el pescador de *jeito* viniere con su red siguiendo la deriva, y se hallare un barco fondeado pescando congrio, se avisarán uno á otro por la voz, ó luego que este le sienta venir, procurará levarse, si cómodamente pudiere ejecutarlo.

Art. 16. Si se hallase en término de no poderse levar absolutamente, avisará al barco de *jeito*, y este, correspondiendo á la voz, largará cabo, ó cobrará de la red lo que se necesite para pasarla por encima, avisando de lo que vá á ejecutar, para que el de congrio no altere su pesquera.

Art. 17. Si alguno faltare á lo que previenen los anteriores artículos, no solo se le obligará á resarcir el daño, sino que sufrirá la pena de cuatro ducados de multa.

Art. 18. No se ha de permitir el uso del *jeito* en los meses de marzo, abril y mayo, por el perjuicio que ocasiona.

Art. 19. Siendo en dichos meses de poco aprecio la sardina, que solo sirve para cebo de la pesca de congrio, se permitirán las redes de *jeito*, que para este efecto fueren precisas, las cuales han de calarse fuera de las rias.

Art. 20. Si alguno faltare á lo que previenen los dos artículos anteriores, se le impondrá la multa de diez ducados por la primera vez, y doble si reincidiere.

Art. 21. Se arreglará el *jeito* á las épocas en que no perjudique á las *traiñas*, *cercos* ó *cedazos*, cuyo punto deberá fijarlo en cada puerto el juez de Marina con acuerdo del gremio.

Art. 22. En las rias que no mediaren inconvenientes, se permitirá el *jeito* de dia, y calando al fondo ó entre aguas, segun mejor acomode desde San Miguel hasta febrero. *Tit.* 1, *Trat.* 2, *Ord. Gen. de Pesca.*

(2) Art. 15. Idem, que desde el dia de San Roque en que se diere principio á echar la red del cerco en el campo, para prepararse, hasta acabarse todo el mes de diciembre, ningun barco de dia ni de noche pueda andar á la pesca de jeito, desde el rio Misieiro, que está en Samieira, en derechura, hasta piedra del Batel, que se halla al lado de Marin para la barra; pero desde dichos sitios á la banda de la mar, pueda jeitar en dicho tiempo, y de ninguna manera de dia, sino desde que se pone el sol hasta que vuelva á salir el dia siguiente, pena de quinientos maravedís al que lo contrario hiciere, y ademas de ello se le tomen las redes al que se hallare pescando, aunque sea de noche, dentro de los límites prohibidos; y se traigan para que el juez que fuere de marina providencie lo conveniente al escarmiento.

Art. 16. Idem, que ni de dia ni de noche, en ninguna parte de la ria se pueda pescar al jeito echando la red por el suelo, por el grande perjuicio que se sigue, sino únicamente á seis brazas de Siñeira, en cada bourel, y al que lo contrario hiciere se le tomen las redes por perdidas, y paguen mil maravedís de multa.

Art. 17. Idem, se declara, que los límites señalados para la pesca del jeito, sean y se entiendan cuando únicamente hubiere en esta ria de dos á tres cercos;

cipios, bien que por la preferencia que se dá al arte ó red del cerco, se prohibe echar la del jeito desde S. Roque hasta fin de diciembre, y se prohibe absolutamente echar la red al suelo ó fondo de la ria y se reduce su tamaño á 150 mallas. En los arts. 5 al 9 de otra ordenanza de 9 de abril de 1768 para los puertos y rias situados entre los rios Tambre y Miño y en los puertos pertenecientes á la subdelegacion de Muros (3)

pero si sucediere el caso de que llegare su número hasta cinco ó seis, solo se pueda pescar al jeito, bajo las reglas que quedan prevenidas, desde la punta de Festiñans en derechura al monte de San Clemencio hácia la banda del mar; pero de ninguna manera desde dichos límites para la barra.

Art. 18. Idem, que llegado el mes de enero puedan los barcos del jeito andar á la pesca de dia y de noche por cualquiera parte de la ria; pero nunca por el suelo, sino con dichas seis brazas de Siñeira en cada bourel, y esto se entienda aunque los cercos tengan permiso de andar á la pesca por el mes de enero, pues en este caso solo tendrán la obligacion los barcos del jeito de apartarse treinta cuerdas de treinta brazas, de cualquiera de las postas referidas en donde se echare el cerco.

Art. 19. Idem, que durante el tiempo de los cercos, los barcos del jeito que andan á la pesca y se hallan en puerto ó isla, no puedan salir á la mar por el medio de la ria, valando y haciendo ruido con los remos para espantar la sardina, sino que lo deban hacer á lo largo de la tierra hasta ponerse enfrente de donde quieran ir á pescar, manteniéndose allí hasta que se ponga el sol, y entonces puedan ir á echar sus redes, segun les tuviere cuenta, hasta que al otro dia nazca, que se volverán á retirar al puerto ó ponerse á lo largo de tierra.

Art. 20. Idem, que los barcos de jeito se retiren de pescar á últimos del mes de febrero, y no puedan volver á salir hasta primeros de mayo, por ser el tiempo en que se cria y desova la sardina, y desde dicho mes de mayo puedan continuar en su ejercicio hasta que por el San Roque vuelvan á poner los cercos en el campo, y de allí adelante se arreglarán á lo que queda establecido; y al que hiciere lo contrario se le saquen de multa quinientos maravedís.

Art. 21. Idem, que durante el tiempo de los cercos no se pueda andar con sacadas altas en ninguna parte de la ria, sino desde el area de Mogor ó Ayos de la lanzada para fuera; pero desde 1.º de enero hasta el dia de San Roque que se pongan los cercos en el campo, puedan andar con dichas sacadas altas desde la Insula de San Jenjo, en derechura á Montegordo, que se halla en Zela, hácia la banda de la mar, y de ninguna manera de dichos límites para dentro de la ria; y al que hiciere lo contrario pague de multa cuatro mil maravedís, y se le traigan las redes por perdidas hasta que el juez de marina tome la correspondiente providencia.

Art. 22. Idem se declara, que las sacadas pequeñas se deben componer de solo seis redes jeiteras de lino, y de ciento cincuenta mallas cada una, por la que puedan entrarse dos dedos de un hombre, y despues de entralladas queden de doce ó trece brazas, y solo puedan traer por cada banda seis cuerdas de á treinta brazas cada una; pero no se pueda traer cartel ni cope alguno, ni tampoco boureles, sino pandullos; pero para resguardo de la red se le pueda poner por abajo una cabra de ocho ó nueve mallas de veta. *Ord. de Pesca de la ria de Pontevedra de 1.º de abril de 1750.*

(3) Art. 5.º Item se declara, que el mejor y mas útil instrumento para pes-

se enaltece como muy útil el arte del jeito, y se fijan el propio número de mallas y tiempo de veda que en las disposiciones anteriores. Lo propio se previene con lijeras modificaciones en los arts. 5 al 7 de la Ord. de Pesca de la Coruña de 6 de junio de 1769 (4). En Real órden de 29 de julio de 1787 se mandó de nuevo la observancia de las precedentes or-

car sardina, de cuantos hasta ahora se conocen, es la red que llaman de jeito; pues con ella ganan la vida todos los marineros pobres y ricos, acompañándose dos ó tres individuos, en una lancha ó dorna, difundiéndose la utilidad de esta pesca entre todos los matriculados para su manutencion en el discurso del año.

Art. 6.° Item se declara, que la red del jeito se debe fabricar de lino, y ha de tener cada una ciento y cincuenta mallas, y de largo de doce á trece brazas despues de entrallada, y por cada una de las mallas ha de poder entrar francamente el dedo pulgar de un hombre, sin tener cope alguno.

Art. 7.° Item, que la pesca de la sardina con redes de jeito debe principiar á primero de junio hasta últimos de febrero; pero en el sitio que llaman la Hortiña de Rianjo, que es desde la punta de Portomouros á la Fincheira, por ser de bajo fondo, no se puede pescar al jeito sino desde primeros de setiembre hasta últimos de dicho mes de febrero.

Art. 8.° Item, que en los tres meses de marzo, abril y mayo, en ninguna parte de los puertos y rias de esta provincia se pueda andar á la pesca del jeito, por ser el tiempo en que la sardina está desovando en el lodo y fango de las postas y recodos de las rias, y aunque se coja alguna es de poca ó ninguna sustancia; pero se permite que para el cebo de la pesca del congrio se pueda usar de la red del jeito, desde las puntas de las rias para fuera, y de ninguna manera dentro de ellas; y si alguno pescare en los tres meses prohibidos con dichas redes de jeito, dentro de las espresadas rias, se les sacarán trescientos maravedís de multa por cada red con que se hallare pescando.

Art. 9.° Item se declara, que no se debe usar de las redes de jeito para pescar sardina, sino es de noche, desde que á la tarde se pone el sol, hasta que el otro dia vuelve á salir; ni tampoco se debe echar la red por el fondo, y al que lo ejecutare se le sacarán trescientos maravedís por cada una de las redes de que hubiere usado; pero se permite que desde San Miguel de setiembre hasta el mes de febrero, se puedan echar de dia y por el fondo á cinco ó seis brazas de siñeira, y con boureles. *Ord. de Pesca de Pontevedra de 9 de abril de 1768.*

(4) 5.ª La red de jeito de que se usa por dos ó tres individuos para la pesca de sardina en una lancha ó aderna, ha de ser fabricada de lino, con ciento cincuenta mallas de largo cada una y de doce á catorce brazas despues de entrellada, con una pulgada franca cada malla, y sin cope, tendiéndola en el mar desde que se pone el sol hasta que vuelve á salir, sin que pueda calarse al fondo desde el dia de San Miguel en setiembre y terminarse en fin de febrero siguiente, que desde entonces se podrá echar de dia y por el fondo á cinco y seis brazas de ciñeiro y con bureles.

6.ª De estas redes jeiteras se pueden unir seis de las mismas ciento cincuenta mallas y de doce á trece brazas de largo cada una de la espresada pulgada franca; y teniendo por banda todas juntas de seis á siete cuerdas de treinta brazas de largo cada una, se llamará este arte *sacada pequeña*, *rapeta ó traïña*, sin que por ningun título pueda llevar cope ni cartel alguno; pero sí el que para su res-

denanzas, en especial con respeto á las ciento cincuenta mallas que debe tener el jeito. La inobservancia de estos preceptos motivó la Real órden de 10 de abril de 1815, encargando que el jeito se reduzca á las primitivas ciento cincuenta mallas del tamaño de una pulgada cada una, bajo pena de retener los aparejos durante la costera, y en caso de reincidencia beneficiarlos entregando su producto al gremio á que corresponda el contraventor, y en caso de tercera transgresion se añadia á esta pena la de servir una campaña. La puntual observáncia de esta Real órden se recordó en otra de 27 de mayo de 1819. En 15 de setiembre de 1824, en vista de las antiguas y continuas desavenencias entre los pescadores de sardina con los aparejos llamados traiña y los de jeito, se renovaron las citadas disposiciones, prohibiéndose absolutamente el apalear las aguas ya con el jeito ó con cualquier otra red. Los matriculados de Ares, Mugardos y Redes solicitaron en 1827 el uso libre del arte del jeito de cuatrocientas mallas, como lo usaron antiguamente en los nueve meses del año dentro de las rias, y en los de marzo, abril y mayo fuera de puntas como lo practicaban sin inconveniente ni pugna de nadie los matriculados de las rias de Vigo, Pontevedra y otras de abajo, lo que les fué concedido por Real órden de 20 de marzo de aquel año, ratificada por otra de 15 de abril de 1832 dada sin duda en virtud de informes inexactos, pues de cuanto se lleva dicho resulta que solo se permitia de tiempos antiguos el uso de la red de ciento cincuenta mallas, salvo lo dispuesto en las Ordenanzas Generales de Pesca, tocante á cuya validacion nos remitimos á lo dicho en el prólogo á esta obra, en la cual se autorizaba el uso de redes de doscientas cincuenta mallas.

4. Pero habiéndose notado una asombrosa escasez de sardina en las costas de Galicia, el Gobierno nombró en Real órden de 13 de mayo de 1848 una comision de personas entendidas en el ramo para que le propusieran el conveniente remedio (5), y despues de haber estudiado con

guardo pueda ponerse á diez mallas de veta una calzada de nuevo por abajo, y en estos términos usarse en todos tiempos, de esta referida arte.

7.ª Puede usarse desde primeros de agosto hasta últimos de enero, y no en otro tiempo, de las artes que llaman sacadas altas ó sisgas, que tienen de alto de siete á nueve brazas, con la misma malla de una pulgada franca que la red del jeito, y con catorce á quince cuerdas por banda cada una de veinte á treinta brazas de largo, las cuales llevan cope, y su malla es de menos de una pulgada, siendo la red de media, y este ha de estar encascado con corteza de sauce ó roble, por ser perjudicial el aparejo de alquitran. *Ord. de Pesca de la Coruña de 6 de junio de 1769.*

(5) *Despues de discurrir acerca las causas que producen la escasez de pesca en aquellos mares, y de rebatir las razones de los que la atribuyen á diferentes causas, se fija la comision en la de las redes llamadas jeitos, y dice lo siguiente:*

Los peces, como todo sér viviente, huyen de los lugares en que el peligro y las perturbaciones constantes hacen imposible la tranquilidad y el reposo que las ne-

esmerado empeño cuantos documentos se le pasaron en un luminoso

cesidades de la existencia imprescindiblemente exijen. Y hé aquí tambien demostrado lo que se deja espuesto en otra parte de este informe, al tratar de los abusos introducidos en la manera de pescar: que el apaleo del agua, los estrépitos, el calar al fondo las redes de deriva, que recorren gran estension y se emplean en todo el espacio de las rias y costas como todos los demás medios para poner en movimiento forzado la pesca, sea de sardina, atun ú otra cualquiera, son destructores, no por la cantidad que facilitan cojer, sino por lo que el espanto ahuyenta la pesca.

Las redes de jeito, por el menor capital que se necesita para adquirirlas y otras razones conocidas de todos, se aumentaron hasta un punto, que, usándolas como se hace en las embocaduras de las rias, impiden casi absolutamente que las manchas ó costeras de sardina que vienen de mar en fuera, puedan entrar en ellas; y esta sin duda es otra de las razones que hoy hacen perjudicialísima esta red. Cada jeito suele tener ciento diez, y tal vez mas varas de largo, y cada lancha conduce á su bordo cuatro de estas redes apareadas. Cualquiera ria de las que menos embarcaciones posea destinadas á esta pesca de la sardina, no baja de trescientas; las cuales trabajan con mil doscientas redes, que componen ciento treinta y dos mil varas de estension. Rebajada aun una tercera parte por lo qúe encojen al encontrarse caladas en el mar, siempre ocupan ochenta y ocho mil varas, que componen treinta millas; y como la embocadura de las rias no pasa de nueve á diez, los jeitos empleados pueden formar tres líneas completas que la sardina necesita atravesar. Reunida á la multitud de estas redes la infraccion de pescar con ellas de dia, puede asegurarse que á pesar de los intervalos que los pescadores necesitan para su descanso, y traer al puerto la sardina cojida, las embocaduras de las rias permanecen constantemente cerradas, por lo menos con una línea de redes que, por el calado de su demasiado ancho, se hace casi inevitable á la pesca dar en ella.

Encontrándose perseguida la sardina desde el momento que intenta entrar en las rias, y dentro de ellas, la poca que llega á introducirse por los jeitos que pueden largarse en cualquier puesto en que aparecen las muestras de que allí se encuentra, y asustada además casi sin intermision por los medios abusivos ya indicados, huye necesariamente espantada.

Todos estos resultados están completamente demostrados, y la existencia del jeito, cual hoy se usa, debe por necesidad contribuir como principal causa á la escasez y casi total desaparicion de la sardina de las costas y rias de Galicia.

Los defensores de la subsistencia de esta red apenas presentan razones directas que destruyan las impugnaciones de sus adversarios, formando todo su empeño en manifestar que el uso del jeito es, por su menor coste, la única que la clase de los pescadores jeneralmente pobre puede adquirir; que la facilidad con que se emplea y los productos que dá, libran á estas jentes de ser meros jornaleros de los ricos fomentadores y armadores, y los exime de sufrir la ley que quieran imponerles en el jornal, abusando tal vez de su miseria.

La principal con que se intenta destruir las que revelan los malos efectos del jeito, está reducida á que siendo esta red tan antigua, solo hace pocos años que se esperimenta la desaparicion de la sardina; pero á esto dán fácil satisfaccion los impugnadores, por las recientes variaciones que esta red ha esperimentado, au-

dictámen propuso ciertas bases que luego despues fueron aprobadas

mentándose al doble de lo antiguo en su ancho; por lo mucho que hoy ha crecido su número; por el empleo preferente á toda otra que se hace sin intermision en las embocaduras de las rias y en la proximidad de las costas, y por todos los abusos ya indicados que se cometen al pescar con ella.

Si los impugnadores del jeito no se dirijieran á probar que la falta de sardina, que á todos igualmente alcanza, era debida al uso y abusos del empleo de esta red, y abogaran por la proteccion de cualquiera otro arte de los que esclusivamente hacen uso los ricos fomentadores y armadores; las razones de los que lo defienden, fueran mas ó menos atendibles, pero sin duda estarian en su lugar.

Establecida bajo este aspecto la cuestion, es innecesario entrar en el exámen de lo que, en el caso de reclamarse una preferencia, fuera indispensable averiguar, si los resultados de la mayor pesca que pudiera producir el arte que demandara la proteccion, debieran prevalecer, por lo que aumentarán la riqueza particular y pública, ó las consideraciones de la industria existente y distribuida en manos de los pobres y pequeños pescadores del jeito.

Es ya pues llegado el momento de ocuparse de los medios que se deban emplear para poner el término deseado y tan necesario á los males que tanto perjudican á los capitales invertidos en esta importante industria, y en jeneral á la poblacion del litoral de Galicia, que la miseria aflije y amaga destruir.

La comision, consiguiente con las razones emitidas y el juicio formado sobre las causas que perjudican á la pesca de la sardina, entiende, que para remediar el mal existente, no se hace preciso el medio estremo de privar absolutamente el jeito á que aspiran sus impugnadores, ni otras medidas radicales que destruyan ningun arte existente, ni interés creado, que, por estarlo, fuera digno de las consideraciones de justicia, de que, aun obrando en nombre del bien público, no puede nunca ni de manera alguna prescindirse. A no obrar de esta manera, la comision no podria menos de hacerse cargo de la cuestion de indemnizaciones, que en su caso fuera indispensablemente previa; pero que no haciéndola precisa el sistema adoptado, puede por lo mismo aconsejarle, sin las dificultades que aquella presentaria para resolver si los intereses favorecidos debian desde luego satisfacerla y cómo; ó si bien el Tesoro público habria de sufragar á estos gastos, retribuirles ó no por aquellos, en el concepto de una proteccion concedida á la industria de la salazon, como se ejecuta con otras importantes.

En sentir de la comision, las medidas adoptadas son las siguientes: *(Sigue esponiendo las bases de la Real órden, y luego continúa.)*

En concepto de la comision, las medidas propuestas darán sin duda el resultado que tanto se ansía, y es tan importante, de restablecer en las costas y rias de Galicia las abundantes cosechas de sardina con que puedan reponerse las grandes pérdidas sufridas por los armadores y fomentadores, y devolverse á la poblacion pescadora de aquel estenso litoral, que ahora agobia y disminuye la miseria, uno de los principales medios que les procure su subsistencia.

Pero aunque todas conspiran notoriamente á estos fines, la comision cifra el principal resultado de sus esperanzas en la observancia escrupulosa del tiempo de la veda, y en la reduccion del jeito á las doscientas mallas de ancho. A los conocimientos de su esperiencia no se le oculta que es altamente difícil, aun al celo mas esmerado, que las disposiciones de los artículos 2.° y 3.° sean puntualmente cum-

en Real decreto de 15 de marzo de 1850 (6), disponiéndose que las redes de jeito se redujesen á doscientas mallas, se prohibió calar al fondo, apedrear ó apalear el agua, pescar de dia, se mandó observar

plidas, cuando el interés particular, aunque inconsiderado, tentará á infrinjirlas, por el resultado inmediato que le ofrece, y que por lo apartado de los lugares en que las infracciones se cometan, no siendo dado vijilar eficazmente, alentarán á la transgresion con la esperanza de la impunidad; pero obsérvese lo que los demas artículos previenen; que ellos destruirán indirectamente los abusos por el medio, sin embargo, mas eficaz, que es el hacerlos inútiles por el ningun resultado que produzcan.

Reducido el ancho del jeito á la estension de las doscientas mallas, es imposible que se calen al fondo, haciendo que parte rastree, y subsista parte estendida, para que la sardina puesta en forzado movimiento se enmalle; los apaleos del mar, cuando, caladas debidamente las redes, se percibe la sardina en la superficie del agua, serán de corto resultado, porque en el descenso necesario que hará espantar la sardina, huirá por debajo de la red del ancho limitado; y por el mismo principio, no ofreciendo tampoco las ventajas que ahora, calan los jeitos en puntos de mucho fondo, se destruye ó disminuye considerablemente el interes de pescar en la costa y embocaduras de las rias, y se vendrá por fin á restablecer lo que el interés permanente y bien entendido apetece, que es, el que la pesca de la sardina se haga dentro de las rias, y exenta de los abusos que hoy la destruyen, y que aniquila la subsistencia de los mismos que los cometen.

La reduccion del jeito á las doscientas mallas, la prohibicion de pescar en la veda, y la de que los pescadores de congrio no lleven á bordo mas de una pieza de red, reunen cuantas condiciones son apetecibles para hacer eficaz su observancia; porque siendo las infracciones siempre facilmente averiguables, no hay esperanza de impunidad que dé aliciente á faltar; y la comprobacion que ofrece el cuerpo del delito, difícil de suponer ni por las malas pasiones de los ajentes subalternos de la autoridad, ni por el encono del resentimiento por intereses opuestos, hacen igualmente imposible el eximirse del castigo á los infractores, y que el inocente sufra por la calumnia ó por el abuso de una autoridad injusta.

Ellas tampoco destruyen ningun interés actual, ni privan á nadie de que siga ocupándose en el oficio ó industria que ejercia, ni le espropian de ninguna parte de su propiedad; siendo por estas ventajosas circunstancias, en concepto de la comision, eficaces en sus resultados, y de aplicacion fácil é inmediata, como la gravedad y urjencia del mal reclaman, y la ilustracion de V. E. conoce cumplidamente.

(6) En atencion á lo que me ha espuesto el Ministro de Marina, y de acuerdo con el Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente: — Artículo primero. Las redes del jeito se reducirán en su ancho al número máximo de doscientas mallas, debiendo tener cumplido efecto esta disposicion dentro de los dos meses siguientes al de la publicacion en la *Gaceta*, de este Real decreto: pasado este término, las redes que fueren cojidas y no estuviesen arregladas al número espresado, serán decomisadas.—Art. 2.° Las embarcaciones pescadoras de congrio no podrán llevar á su bordo, para hacer carnada, mas que una sola pieza de red de ciento diez varas de largo y del ancho marcado de las doscientas mallas; y si alguna fuere encontrada fuera de puntas con mas de una pieza, perderá por ella la red, sin

la veda desde 15 de febrero á 15 de junio, y se dictaron severas providencias para evitar la infraccion de estas disposiciones. Como de su contenido se desprende, es solo aplicable á las costas de Galicia, segun en Real órden de 15 de agosto del mismo año se declaró en vista de reclamacion de varios vecinos y armadores de jávegas de la provincia de Huelva.

JOLÓ. En 23 de setiembre de 1836 el Capitan jeneral de Filipinas celebró un tratado de paz, amistad y comercio con el Sultan y Dattos del Joló y por el art. 2 y siguientes (1) se fijaron los derechos de los

perjuicio de las demás penas á que haya lugar por la contravencion á las ordenanzas.—Art. 3.º Las autoridades de marina celarán con especial cuidado la estricta observancia de las reglas que establecen las ordenanzas de pesca sobre los puntos en que no pueden usarse los jeitos; así como que ni esta ni otra red alguna de deriva, se cale al fondo; que no se apalee ni apedree la mar; y que no se causen ruidos ni estrépitos, ni pesquen sino desde la posta del sol al sol naciente. — Artículo 4.º Queda vedada toda pesca de sardina, así con red de deriva, como de arrastre, desde 15 de febrero á 15 de junio inclusive.—Art. 5.º En los procedimientos á que haya lugar por la trasgresion de la veda, no podrá dictarse sobreseimiento sin consultar al tribunal de la comandancia jeneral del departamento.—Art. 6.º En las infracciones de veda, además de las ordenanzas segun el caso respectivo, se perderán siempre las redes con que se haya pescado indebidamente.—Art. 7.º El Comandante jeneral del departamento del Ferrol cuidará bajo su responsabilidad ó la de sus subordinados en su caso, de que los comandantes de provincia y los ayudantes de distrito no autoricen ni toleren que, á pretesto de haber abundancia de sardina en las rias, se rompa la veda ni un dia antes del término prefijado en el art. 4.º; y será de su deber hacer de ello especial averiguacion en las revistas de ordenanza que se pasen á las provincias, dando cuenta de este punto al Gobierno en capítulo aparte, al participar el resultado de dichas revistas. Dado en Palacio á 15 de marzo de 1850.—Está rubricado de la Real mano.—Refrendado.—El Ministro de Marina, el marqués de Molins.

(1) Art. 2.º Consiguiente á la amistad y proteccion que hermana á Joló con las provincias españolas de Filipinas, los buques joloanos navegarán y comerciarán libremente en los puertos abiertos de Manila y Zamboanga, y los españoles en el Joló; donde unos y otros no solo serán bien admitidos, sino que hallarán proteccion y el mismo trato que los naturales.

En otra capitulacion separada se arreglan los derechos que las embarcaciones españolas han de satisfacer en Joló, y los que pagarán los joloanos en Manila y Zamboanga; pero por estas capitulaciones queda otorgado que siempre que los joloanos lleven carga de efectos de las islas paguen en Manila y en Zamboanga menos que las naves estranjeras, y que los españoles no han de pagar en Joló tanto como lo que se cobre á los buques de otras naciones.

Art. 3.º Para que el comercio de los buques españales en Joló no sufra los perjuicios y atrasos que ocasiona la dificultad de su mercado, el Sultan y los Dattos convienen en que se forme una factoría ó bantalan propio para los comerciantes españoles con almacenes sólidos, donde se depositen los jéneros sin riesgo, y

buques españoles para entrar en los puertos del Joló y los requisitos con que debia practicarse esta navegacion.

JUEGO. Lo propio y con mas motivo que en tierra están prohibidos á bordo los juegos de envite ó azar, permitiéndose solo los lícitos carteados en cantidades moderadas en parajes vistos, pero nunca en los entrepuentes y alojamientos, y castigándose las trampas y fullerías, todo á tenor de los arts. 156, 157 y 158, tít. 1, trat. 5 Ord. Gen. de la Armada Nav. (1).

el Sultan y los Dattos ofrecen respetar siempre este lugar, en el que habrá un personero residente español y entenderá de todos los negocios que se le confien.

Si los joloanos quisieren hacer lo mismo en Manila, tambien podrán; pero el gobierno español admite á depósito los efectos en la aduana de aquella ciudad sin pagar derechos á solo uno por ciento.

El Sultan señalará el sitio propio para hacer los almacenes donde sea fácil el embarque y desembarque, y el Gobierno español pedirá y pagará al Sultan los efectos y trabajadores que necesite.

Art, 4.° Para que las embarcaciones españolas y joloanas mercantes naveguen y comercien con seguridad, libres de las piraterías de los illanos y zamales, el Gobierno español vá á reforzar sus armadas de Mindanao, las cuales protejerán lo mismo à unas que à otras, y para que la jente buena no se equivoque con la jente mala seguirán las reglas siguientes:

1.ª Toda embarcacion española que llegue á Joló enseñará su licencia al Sultan cuando fondee, y le pondrá el sello cuando se largue; sino será el capitan castigado en Manila.— 2.ª Toda la embarcacion joloana que pase á Manila ó Zamboanga con carga, llevará licencia del Sultan, y con ella irá libre y segura.— 3.ª Toda embarcacion española ó joloana que pase á comerciar á Mindanao irá antes á Zamboanga á avisar al gobernador, que le firmará la licencia sin gasto ninguno.— 4.ª Toda embarcacion española ó joloana que encuentren las armadas illana y sendengan sin licencia del Sultan y gobernador, como queda dicho, será aprehendida y perderá todos sus efectos, de los cuales dos terceras partes serán para los que apresen, y una tercera parte para el Sultan de Joló, si el buque es joloano, y para el Gobierno español, si es español.— 5.ª Al gobernador de Zamboanga toca el cuidado de lo que ha de hacerse sobre las ventas de los pueblos Pilas y Barilan, amigos de aquella plaza.— 6.ª Los barcos joloanos de comercio que salgan de las islas del Sultan, mar afuera, ó para Mindanao con licencia, no deben huir de las armadas que encuentren, porque ellas están para defenderlos y perseguir la jente mala. Los comandantes de las armadas tendrán órden de recibir y favorecer los avisos del Sultan.

Art. 5.° El Sultan y los Dattos de Joló se obligan á evitar las piraterías de los illanos y zamales en Filipinas; y si no pueden, lo avisará el Sultan para que el Gobierno español dé ausilio ó lo haga por sí solo.

Art. último. Si el sentido de estas capitulaciones no está conforme en los idiomas, ha de estarse al testo literal castellano. *Tratado de 23 de setiembre de* 1836.

(1) Art. 156. Se prohiben á bordo absolutamente todo juego de azar ó envite, y los de dados, taba y otros cualesquiera vedados por pragmáticas. El dinero que

JUICIO DE CONCILIACION. Las ventajas de este juicio se hallaban ya reconocidas en las Ordenanzas de la Armada de 1751 segun es de ver del art. 153, tít. 3.°, trat. 10 (1), de las cuales mas esplicitamente se pasaron á las Ordenanzas de Matrícula, en cuyo art. 31, título 1 (2) se exije que antes de darse lugar á un juicio contencioso se procure evitarlo si es posible haciendo que las partes transijan sus di-

se aprehendiere en ellos se aplicará íntegramente á compra de verduras ú otros frescos para los calderos de tropa y marinería: y los reos, sin distincion de sarjentos ú oficiales de mar, sufrirán las penas que para el caso se prescriben en el título de ellas.

Art. 157. Se permitirán los juegos lícitos carteados en alcázar, castillo ó combés, nunca en los entrepuentes y sus alojamientos, solicitada antes licencia del oficial de guardia, y con su intervencion y seguridad de que es mera diversion con multas honestas, ó en que se atraviesa cortísimo interés de ochavos sin apuntes para deuda ulterior: y el que en estos juegos permitidos de corta traviesa hiciere fullería ó trampa, será azotado con treinta ó cuarenta rebencazos sobre un cañon siendo hombre de mar, ó con dos ó tres carreras de baquetas si fuere cabo ó soldado, á proporcion de lo que hubiere cometido.

Art. 158. Con la misma pena se correjirá al que se le aprehendan dados ó naipes marcados usados, y al que se le pruebe que á bordo ó en tierra cobra barato ú otras gabelas, viciado en fomentar juegos y ejercer tales tahurerías. *Tít. 1, tratado 5, Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(1) Art. 153. En las causas que no convenga determinarse con juicios verbales por requerir su gravedad, el honor y interés de las partes que en el curso de ellas se guarde el método contencioso con que se substancian los procesos, mandarán los ministros recibir auténtica y formalmente informaciones sobre ellas para resolver en justicia, con presencia de pruebas y alegatos: sin embargo, es mi voluntad que antes que las causas lleguen á empeñarse en la necesidad de seguirse por términos legales, procuren los ministros serenarlas y desvanecerlas, concurriendo con cuanto estuviere de su parte á que no prevalezcan las enemistades y discordias. *Tít. 10, trat. 3, Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 31. Los comandantes militares de marina, cada uno en la estension de la provincia de su destino, serán jueces privativos de todos los individuos que gocen su fuero, y no se hallen en servicio activo: y han de juzgarse ante ellos en primera instancia todas sus causas, así civiles como criminales, que no sean de las esceptuadas por espresa declaracion mia, que esté en su fuerza con inhibicion absoluta de otros jueces, que no deberán mezclarse en las cosas ni con los individuos de marina; y por cuanto conviene evitar todo lo posible los pleitos, y que las diferencias entre la jente de mar se ajusten en la forma posible por juicios verbales, mando á los comandantes militares que siendo adaptable á las circunstancias de las causas sin detrimento de la justicia, procedan por esta via sumaria económica y sin formalidad de juicio. Aun siendo indispensable el método contencioso, y recibidas auténtica y formalmente informaciones para resolver en justicia con presencia de pruebas y alegatos, es mi voluntad que antes que las causas lleguen á empeñarse en la necesidad de seguirse por términos legales, procuren los comandantes serenarlas y desvanecerlas, convocando á las partes á presencia de auditor y escribano

ferencias ó se pongan de comun acuerdo. Si bien posteriormente se estableció el juicio de conciliacion para todos los juicios, se tenia á pesar de ello el verbal ante el asesor y escribano de marina, por manera que se celebraban dos juicios, con la ventaja en el segundo sobre el primero, de que siendo menos formulario que este y obligándose á las partes á presentarse personalmente y no por medio de apoderados se obtenian mas ventajosos resultados, pero en el dia uniformado el modo de proceder en todos los tribunales ordinarios y de marina desde que publicada la ley de Enjuiciamiento civil se mandó observar en la jurisdiccion que nos ocupa, por Real órden de 12 de marzo de 1855, con algunas modificaciones entre las cuales no se comprende la del juicio de conciliacion, ha venido á quedar sin efecto lo dispuesto en el antes citado artículo de las Ordenanzas de Matrícula.

JURISDICCION. La de marina debe considerarse respeto á los militares, y á los matriculados de mar ó personas agregadas á las matrículas. La de los primeros sea civil ó criminal la ejerce en primera instancia el Capitan jeneral del respectivo departamento cuando la naturaleza del caso no exija la formacion de Consejo de Guerra, con apelacion al Tribunal Supremo de Guerra y Marina, á tenor de los arts. 1, 18, 23, 24 y 25, tít. 2, y arts. 2 y 3, tít. 3, trat. 5 Ord. de la Arm. (1).

para persuadirles de sus ventajas en una amigable composicion, lo que ha de constar en autos, concurriendo con eficacia á que no prevalezcan las enemistades y discordias; y así no se dará curso á segundo pedimento en causas transigibles, sin constar por testimonio estar efectuadas las prevenciones antecedentes; de cuya omision se hará un grave cargo al escribano y al auditor. *Tít. 1, Ord de Mat.*

(1) Arts. 1 y 18. Véanse las notas 1 y 2 páj. 434.

Art. 23. Para evitar dudas, competencias y recursos sobre los individuos y casos inmediatamente sujetos á cada jurisdiccion, declaro que pertenecen á la militar todos los oficiales de guerra de marina jenerales y particulares, comandantes y subalternos, vivos, reformados y graduados, que tengan patentes ó nombramiento de tales; la compañía de guardias marinas con todos sus dependientes; los oficiales, sarjentos, cabos, tambores y soldados de los batallones de infantería y brigadas de la artillería de marina; los pilotos de todas clases del número de la armada, los contramaestres, guardianes y demás oficiales de mar que sirvan en mis navíos, los cirujanos embarcados, y todas las guarniciones y tripulaciones de bajeles armados.

Art. 24. A la jurisdiccion del ministerio estarán sujetos los intendentes, comisarios ordenadores de guerra y provincia, los contadores, tesoreros, oficiales de contaduría de todas clases, contadores de navíos y maestres de jarcia; los guarda-almacenes jenerales y particulares con sus oficiales; los contramaestres guardianes y otros oficiales de mar empleados en arsenales, diques, parques de artillería y almacenes; los dependientes embarcados ó desembarcados de provisiones de víveres, lona y otros jéneros gastables en la armada, por administracion ó asiento; los

2. Las de los matriculados de mar la ejerce en primera instancia el comandante militar de marina en toda la estension de la provincia de su mando, así en las causas civiles como en las criminales y en las que se promovieren por naufrajios y otros desgraciados acontecimientos ocurridos á naves mercantes conforme lo declaran los arts. 152 tit. 3, trat. 10 Ord. de la Real Arm. (2), 19 y 31 tit. 1, Ord. de Mat. (3). Tambien la ejerce en los juicios de arribadas, por habérsele conferido esta jurisdic-

médicos, cirujanos y demás empleados en los hospitales de los departamentos, ó en los de las escuadras que estén establecidos en tierra ó embarcaciones que sirvan de tales; los carpinteros, calafates, toneleros, herreros y cualquiera otro jénero de obrajeros ó trabajadores que ganen en el dia jornal de marina.

Art. 25. Cada jefe ejercerá sobre todos y cada uno de los individuos comprendidos en los artículos antecedentes, la jurisdiccion civil y criminal que le corresponde, en las causas que no se orijinen de los delitos que quedan esceptuados; sustanciándolas y determinándolas en primera instancia por sí ó sus subdelegados, con parecer de los auditores de guerra de marina ú otros asesores de letras donde no los hubiere, segun estas ordenanzas ó las leyes civiles y ordenanzas jenerales, en los casos no mencionados en ellas; quedando á las partes que se sintieren agraviadas de sus sentencias, recurso, por la via de apelacion á el Supremo Consejo de Guerra, donde serán oidas en justicia; reservando las que deban examinarse en consejo de guerra de oficiales, en la forma que establece el título siguiente. *Tít. 2, trat. 3. Ord. de la Armada.*

Art. 2. Por el consejo de guerra se han de juzgar y sentenciar los crímenes y delitos militares y comunes que cometieren los sarjentos, tambores, cabos y soldados de los cuerpos de infantería y artillería embarcados ó desembarcados; los oficiales de mar de todas clases, y los artilleros, marineros y grumetes que estén en actual servicio en los navíos de la armada.

Art. 3. El consejo de guerra no deberá entender en otros delitos que en los mencionados de esta ordenanza, así en el título de penas, como en otros; porque es mi voluntad que los que no estuvieren en ella comprendidos sean sustanciados por los auditores de guerra de marina, y sentenciados, con su parecer por los jefes á quienes pertenezca, segun queda esplicado en el título antecedente. *Tít. 3, trat. 5 Ord. de la Armada.*

(2) Art. 152. Los Ministros de Marina, cada uno en la estension de la provincia de su destino, serán jueces privativos de la jente matriculada, ante quienes han de juzgarse en primera instancia todas sus causas, así civiles, como criminales, con inhibicion absoluta de otros jueces, que no deberán mezclarse en las cosas, ni con los individuos de marina. Y por cuanto es mi ánimo, que todas las diferencias de la jente de mar se ajusten, en cuanto fuere posible, por juicios verbales, en virtud de informes de las partes, que entre sí estén contextas en los hechos, ó los justifiquen por relaciones de personas fidedignas, que los hubieren visto, ó de otro modo estuvieren instruidas del motivo de la controversia: mando á los Ministros, que en cuanto sea adaptable á las circunstancias de las causas, sin detrimento de la justicia, procedan por esta via sumaria económica, y sin formalidad de juicio. *Tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm.*

(3) Arts. 19 y 31. Véase en las notas 2, pág. 191, y nota 2, páj. 478.

cion al suprimirse en Real órden de 29 de marzo de 1829, los juzgados especiales de arribadas.

3. El conocimiento de los naufragios, varadas, abordajes y otras cualesquiera averías y accidentes de mar, es tambien del peculiar y privativo conocimiento de la jurisdiccion de marina, con derogacion del fuero militar, estranjería y cualquiera otro, conforme resulta del art. 3 tít. 6 de las Ord. de Mat. (4) y art. 8 tít. 2, trat. 5 Ord. de la Real Armada (5).

4. Si las averías, abordajes ú otros daños acontecen en puertos, corresponde al capitan del puerto llenar los deberes que se esplican en la voz *Abordaje*, *Fuero* y *Desafuero*.

5. Igualmente pertenece á la jurisdiccion de marina el conocimiento, custodia y conservacion de cuanto la mar arroja á las playas ó se encuentra flotando, conforme al art. 117, tít. 3, trat. 10 Ord. de la Real Arm. (6).

6. Corresponde á la marina, el conocimiento de todo lo relativo á la pesca hecha en la mar ó en sus orillas, puertos, rios y demás puntos que bañe el agua salada. Así como el cumplimiento de las Reales órdenes que se espidan en la materia, segun así lo sanciona el artículo 119, tít. 3, trat. 10 Ord. de la Real Arm. (7), y tambien los ar-

(4) Véase en la nota 2, pág. 82.

(5) Art. 8. A la jurisdiccion de marina ha de pertenecer privativamente el conocimiento de causas de pérdida, naufrajio ó incendio de bajeles de la armada, de sus arsenales, ó cosas pertenecientes á ellos; con facultad de imponer el castigo que por ordenanza corresponda á los delincuentes, con inhibicion de otra cualquiera jurisdiccion, á que puedan en los demás casos estar sujetos. *Tít. 2, trat. 5, Ord. de la Real Arm.*

(6) Art. 117. Del mismo modo que en los naufragios han de entender los Ministros de Marina en la custodia y adjudicacion de todo aquello que la mar arrojare á las playas, ó se encontrare flotando en las aguas saladas. bien sea producto de la misma mar, ó de otra cualesquiera especie: todo aquel que encontrare de esta suerte en la playa ó mar cualquiera cosa, esta obligado á declararlo ante el Ministro ó Subdelegado de Marina, pena de la perdicion de la cosa hallada, y de prision, y de multa, y aun castigo corporal, si el caso lo exijiere. Si la cosa hallada fuere producida, y criada en la mar, como pez de cualquiera jénero y tamaño de escama, piel, ó concha, coral, ambar. etc., se adjudicará enteramente al que la hubiere hallado; pero si su valor llegare á cien pesos, se deducirá la quinta parte, que se aplicará á mi Real fisco: si lo que se hallare no fuere producto de la mar, sino efectos arrojados de algun navío, ó producidos de naufrajio, ó que la mar haya arrancado, se inventariará, pondrá en depósito, y publicará su hallazgo; y si en el año y dia no pareciere quien justifique ser su dueño, se aplicará la tercera parte á los halladores, y el resto á mi Fisco Real. *Tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm.*

(7) Art. 119. El conocimiento de los autos relativos á la pesca, como quiera

ticulos 3 y 22, tit. 6, Ord. de Mat. (8). Esceptúanse de esta regla las costas de las islas Vascongadas, en las que el conocimiento de este punto corresponde á la jurisdiccion ordinaria segun el espíritu de las disposiciones citadas y Real órden de 20 de setiembre de 1849.

7. Es atribucion tambien de la marina el conocimiento de cuanto tiene relacion á la seguridad y limpieza de los puertos, valizas, linternas, construccion de muelles, fábricas de armas, lonas, betunes, y demás para servicio de la Real Armada; así se establece en el art. 3, tit. 6 de las Ordenanzas de Matrícula (9) y todo lo perteneciente tambien á la policía de los puertos y colocacion de los buques en ellos, así nacionales como estranjeros, segun se declaró en Real órden de 8 de mayo de 1828 (10).

8. De lo dicho se desprende que la jurisdiccion sobre las playas tan indispensables á la navegacion compete indisputablemente á la marina, debiendo tocante á este punto recordar la Real órden de 15 de marzo de 1847 (11) espedida en vista de ciertas cuestiones entre la autoridad civil

que se entienda hecha en la mar, en sus orillas, en los puertos, rios, abras, y jeneralmente en todas las partes á donde llegue el agua salada y tenga comunicacion con la de la mar, ha de pertenecer privativamente al juzgado de los ministros de marina, siendo de su particular inspeccion la práctica y observancia de las reglas establecidas sobre esta materia, la concesion de licencia á los que hubiesen de emplearse en ella, respeto de estar la facultad de pescar reservada á la jente de mar matriculada. *Tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Armada.*

(8) Véase en la nota 2, páj. 82 y la nota 2, páj. 392.

(9) Véase la nota 2, páj. 82.

(10) Véase la nota 13, páj. 201.

(11) Escmo. Sr.: El vice-presidente del Consejo Real, con fecha de 21 de noviembre último dijo á este Ministerio lo siguiente.—La seccion de Estado, Marina y Comercio, reunida con la de Gobernacion han visto con detenimiento el espediente que con Real órden de 1.° de octubre último se le ha remitido por V. E. relativa á la competencia habida entre el capitan del puerto de Valencia y el jefe superior político de la misma provincia, sobre á cual de las dos autoridades corresponde la concesion de licencias para el establecimiento de barracas para baños en aquella playa, y cumpliendo las secciones con lo que en dicha Real órden se previene cree de su deber manifestar á V. E. que ni una ni otra autoridad ha tratado el asunto en cuestion en su verdadero punto de vista; pues que la de Marina solo ha tenido presente en su pretension lo que respeto á ella previene la Ordenanza General de la Armada en varios artículos del tít. 7.°, trat. 5.°, sin fijar demasiado su consideracion en su verdadera intelijencia; pues que al jefe encargado del puerto corresponda, como de derecho corresponde, el permitir ó prohibir la colocacion de las barracas en puntos ó situaciones determinadas, segun sus conocimientos facultativos y responsabilidad que sobre él pesa, no se deduce que él y no otro sea el que deba dar las licencias á determinadas personas para la formacion particular de cada una de ellas; y debió además tener presente que con posterioridad á la ordenanza, ha sido la creacion de los actuales gobiernos políticos, á los

y la de marina de Valencia, que marca clara y esplicitamente los límites

que se han concedido facultades que sin estar en contradiccion con lo prevenido en aquella, han evitado el que se puedan hacer deducciones, como lo que ha querido sacar el capitan del puerto de Valencia. No ha estado mas acertada la autoridad civil en sus procedimientos, la cual antes de convenir en que era peculiar atribucion del capitan del puerto conceder el permiso necesario para la construccion de barracas y señalar los sitios en que hubiesen estas de colocarse, debió estar mas seguro y conocer mejor sus facultades y atribuciones para no verse despues en la necesidad de variar de resolucion, siendo de lamentar que en este caso no se condujese cual correspondia á su autoridad, oficiando directamente al capitan del puerto, haciéndole presente las razones que á obrar así le impelian; pues que en el mismo espediente que produjo la carta órden de 23 de noviembre de 1830, debió ver que la Junta Suprema de competencias al fallar la suscitada en 1829 entre el comandante militar de marina y la sala del crímen de la audiencia de aquella ciudad tuvo presente, como no podia menos, entre otras disposiciones la Real órden de 12 de enero de 1828, con lo que hubiera obtenido que el capitan del puerto al ver que S. M. terminantemente prevenia que el establecimiento de baños en las orillas del mar no está declarado como un privilejio de la matrícula, ni que estos permisos tocan de consiguiente á la marina sino á la autoridad civil del territorio, hubiera desistido á no dudarlo de su empeño: por no haber procedido así, comunicando solo su nueva resolucion al alcalde poco prudente de la villa nueva del Grao, ha dado ocasion á la formacion del presente espediente y á resintir justamente á la autoridad de marina, lo que pudo ser de muy funestas consecuencias aun para la misma tranquilidad pública puesta á su cuidado. Como la citada Real órden de 12 de enero de 1828 es bien terminante por una parte, y por otra no está en contradiccion con lo prevenido en las ordenanzas jenerales de la armada y en la particular de matrículas y muy conforme con la ley que marca las facultades y atribuciones de la autoridad civil, opinan las secciones que al jefe político de Valencia corresponde esclusivamente entender en todo lo concerniente al establecimiento de barracas que con el objeto de baños se construyan en las playas de la villa nueva del Grao, pueblo nuevo del mar, y Cabañal, dando las oportunas licencias á las personas que hayan de construirlas; pero sin que esto pueda verificarse en otro paraje de la playa que aquel que de antemano haya designado y señalado al efecto el capitan del puerto, como mas á propósito, para no ocasionar perjuicios en los embarques, para barar las embarcaciones, carenarlas de nuevo y demás operaciones del puerto, y poner á cubierto de un incendio no solo dichas embarcaciones, sino tambien los almacenes de efectos navales, para lo que podrá hacer las oportunas prevenciones respeto á las luces, mechas y fuego que pueda necesitarse en las espresadas barracas: y á fin de que se evite la ocasion de nuevas contiendas al espedirse las licencias al establecimiento de barracas, creen las secciones tambien que con la debida anticipacion á la estacion de baños, el jefe político deberá ponerse de acuerdo con el capitan del puerto sobre la demarcacion que este habrá de hacer de los sitios en que bajo las bases propuestas podrán construirse las barracas, quedando luego á cargo de la autoridad civil la espedicion de licencias. Así lo estiman las secciones, lo que tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. con devolucion del espediente. —Y habiendo dado cuenta á S. M. de este dictámen se ha servido conformarse con él, por lo cual lo traslado á V. E. de Real

de una y otra jurisdiccion en la materia, y la de 30 de agosto de 1833 (12) que marca la preferencia que debe darse á la jurisdiccion de sanidad para que fije como debe conducirse la de marina relativamente á los cadáveres ó efectos que el mar arroje en sus playas.

9. Corresponde asimismo á la jurisdiccion de marina el conocimiento de los robos y ocultaciones de pertrechos ú otros efectos, y de otros cualesquiera delitos ejecutados en los arsenales ó á bordo de los buques españoles, ya sean de la Real Armada, ya mercantes, ya fuesen en alta mar, ó ya en las costas y puertos; así lo declara el art. 42, tít. 1 Ord. de Mat. (13), y en el art. 8, tít. 2, trat. 5, y 110, tít. 3, trat. 10 Ord. de la Arm. (14), y art. 15, tít. 2 y 356, tít. 9 Ord. de Arsenales. Téngase entendido que de los delitos comunes que se cometen en los arsenales conoce

órden para los efectos consiguientes, y como resultado de la carta de 4 de julio del año próximo pasado, núm. 334, con que el antecesor de V. E. remitió á su Ministerio el enunciado espediente. Madrid 15 de marzo de 1847.

(12) Escmo. Sr.: Al señor secretario de Estado y del despacho del fomento jeneral del reino digo con esta fecha lo siguiente.—Habiendo dado cuenta al Rey nuestro Sr. de la carta del comandante militar de marina de la provincia de San Sebastian, de 3 de junio último, en que manifiesta la competencia suscitada con aquella junta de sanidad con motivo de haber estendido en las dilijencias practicadas para recojer un cadáver que se vió en la mar, se ha dignado S. M. resolver, de conformidad con el parecer de la junta superior del gobierno de la armada, que si bien al referido comandante de marina corresponde conocer, con arreglo á ordenanza, de cuanto arroja el mar á las playas, no cabe ejercer su jurisdiccion hasta que dando parte á la sanidad, alce esta la prohibicion del roce ó comunicacion segun la clase de los efectos arrojados, y las órdenes que rijan con arreglo á las circunstancias de los tiempos, debiendo en casos de esta naturaleza, y especialmente en el que ha dado lugar á la presente reclamacion, ponerse de acuerdo y buena armonía las autoridades de sanidad y marina para desempeñar con acierto y á beneficio de la humanidad cuantas providencias sean conducentes, con arreglo á sus respectivas y distintas atribuciones.—De real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos convenientes.—Lo que traslado á V. E. de la misma real órden para su intelijencia y demas fines consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 30 de agosto de 1833.—José de la Cruz.—Sr. Director jeneral de la real armada.

(13) Véase la nota 27, pág. 253.

(14) Art. 8.° A la jurisdiccion de marina ha de pertenecer privativamente el conocimiento de causas de pérdida, naufrajio ó incendio de bajeles de la armada, de sus arsenales, ó cosas pertenecientes á ellos; con facultad de imponer el castigo que por ordenanza corresponda á los delincuentes, con inhibicion de otra cualquier jurisdiccion á que puedan en los demas casos estar sujetos. *Tít. 2 trat. 5 Ord. de la Real Armada.*

Art. 110. Ha de pertenecer al juzgado de Marina el conocimiento de los delitos, de cualquier especie que se cometieren en alta mar, en las costas, ó en los puertos, á bordo de las embarcaciones mayores ó menores que en ellos hubiere, á reserva de las causas de contrabando: de suerte, que con otro cualquiera título, nin-

la jurisdiccion del delincuente y que corresponden solo á la de marina los que tienen conexion con el réjimen, seguridad y gobierno de los arsenales, y los robos de efectos del Rey que se hallen en ellos; pero no los robos de dinero, alhajas ó efectos de particulares, ni aquellos delitos que solo tienen relacion con la buena disciplina de la tropa de tierra, embarcada ó empleada en arsenales, los cuales pertenecen á sus respectivos jefes. Así se dijo al circularse por el Consejo en 27 de agosto de 1786, que es la nota 8, tít. 7, lib. 6 Nov. Rec., la ley penal para réjimen de los arsenales y se repitió nuevamente en vista de una competencia entre la jurisdiccion militar y la de marina por Real órden de 21 de noviembre de 1795 (15).

guno podrá ejercer acto alguno de jurisdiccion en la mar, y sobre cosas acaecidas en la mar: pero resultando reos algunos, que sean dependientes de otras jurisdicciones, el juez de marina los entregará con la sumaria que hubiere hecho, á la que corresponda, como el delito no sea de los esceptuados que previenen las Ordenanzas, en cuyos casos se seguirá la causa por marina, hasta la ejecucion de la sentencia. *Tít.* 3, *trat.* 10, *Ord. de la Real Arm.*

(15) En el Consejo de Estado de 13 del corriente hice presente á S. M. todo el espediente formado en el consejo de guerra por reales órdenes de 19 de enero y 22 de marzo próximos, comunicadas por los Ministros de Marina y Guerra, y consultado á S. M. por ambos en 30 de setiembre último, sobre las ocurrencias de jurisdiccion entre los dos reales cuerpos de marina y guardias españolas, pretendiendo indistintamente el conocimiento de las causas de individuos de este último, que estando de guarnicion en los arsenales cometen algun delito, y en su consecuencia el de los dos que motivan la consulta, y dieron causa á la competencia formada en Cartajena entre el mismo real cuerpo de guardias y el capitan jeneral de marina, sobre á quien tocaba juzgar el delito cometido por el cabo de aquel rejimiento Francisco Nieto, por la falta que se le atribuyó de haberse fugado del calabozo del arsenal, cuya guardia estaba á su cargo, el carpintero de ribera Cárlos Maestre; y á otra suscitada posteriormente en Cádiz entre el propio real cuerpo y el Director jeneral de la armada marqués de Casatilly, sobre el robo de unos calzones cometido en el arsenal de la Carraca por el soldado de guardias españolas Benito.

Tambien hice presente á S. M. que habiéndose instruido y votado este espediente en Consejo pleno con presencia de las resoluciones y artículos de ordenanza de marina, guardias y arsenales, y asistencia de los inspectores jenerales, por la alteracion que habia de producir en las ordenanzas de uno y otro cuerpo, segun se le previno en la primera de las dos citadas órdenes, consultando á S. M. de conformidad con los fiscales, la declaracion que por punto jeneral, y en los casos de las competencias citadas tuvo por conveniente, se remitieron al tribunal con igual objeto, y Reales órdenes de 5 y 6 de agosto próximo por los Ministerios de Marina y Guerra los documentos ó antecedentes causados sobre el lance ocurrido posteriormente en el arsenal de la Carraca con la tropa de guardias españolas, que forzando la de la puerta de tierra, y desobedeciendo al comandante y oficiales, intentó con las armas en la mano pasar á la Isla de Leon, y estraer del cuartel de los batallones de marina unos reos que en el dia anterior se habian capturado por una patrulla de este cuerpo.

10. Como consecuencia del principio establecido en el núm. anterior de que corresponde á la jurisdiccion de marina el conocimiento de todos los delitos cometidos á bordo de cualquiera embarcacion, la tropa del ejército que se embarcase queda sujeta á la jurisdiccion de marina, segun resulta de los artículos de la ordenanza y demás disposiciones insertas en los lugares á que nos referimos, debiendo añadir todavía en apoyo de nuestro propósito lo ordenado en el art. 28, tít. 2, trat. 6 de las Ord. del Ejército, en la que se declara tambien la sumision de la fuerza de ejército á la jurisdiccion de marina cuando estuviere embarcada; siendo tan omnímoda su jurisdiccion en este caso que no cede ni aun á la del Capitan jeneral ó Virey que llevare á su bordo conforme el art. 77 tít. 7, trat. 6 Ord. Gen. de la Arm. Nav. (16).

Enterado el Rey de lo consultado por el Consejo en pleno sobre este caso y los anteriores, y de la declaracion que por punto jeneral propone, con presencia de las resoluciones y artículos de ordenanzas de marina, guardias españolas, arsenales y ejército, no menos que de los fundamentos de los ministros que formaron voto particular, y de lo espuesto por el Sr. Valdés en su representacion de 28 de octubre último en apoyo del dictámen de la consulta, se dignó S. M. resolver y declarar por punto jeneral de conformidad con su Supremo consejo de Estado:

1.º Que corresponden y han debido corresponder sola y precisamente al conocimiento de la marina todos aquellos delitos que tienen forzosa conexion con el réjimen, seguridad y gobierno de los navíos y arsenales; los robos de cualesquiera efectos del Rey, que se hallen en ellos, y las faltas de servicio de la tropa empleada, pero no los robos de dinero, alhajas ó efectos de particulares, ni todos aquellos delitos que solo tienen relacion con la buena disciplina, gobierno y manejo interior de la tropa de tierra, empleada en arsenales ó embarcada, como se propone en la consulta.

2.º Que con arreglo á la distincion de casos y delitos, comprendida en el artículo anterior para la verdadera intelijencia de lo mandado hasta aquí, corresponde el conocimiento de la causa del robo de los calzones, cometido en el arsenal de la Carraca por el soldado Benito N., al real cuerpo de guardias españolas de que es individuo, pasándose á su juzgado los autos formados en su razon.

3.º Que por los mismos principios debe ser juzgado y sentenciado por la Real jurisdiccion de marina el cabo de guardias Francisco Nieto por la falta que se le atribuyó de haberse fugado el carpintero Cárlos Maestre, estando encargado de la guardia del calabozo del arsenal de Cartajena, en cuya vijilancia se interesa la seguridad de los arsenales y el resguardo de los reales efectos.

4.º Y que igualmente corresponde al juzgado de marina el conocimiento de la causa ó causas formadas á los soldados de guardias españolas que intentaron estraer á sus compañeros del cuartel del arsenal de la Carraca, en que se hallaban presos por la marina desde el dia anterior, dando márjen con su atentado á la conmocion jeneral que pudo suscitarse en conocido riesgo del mismo arsenal.—Lo traslado á V. E. de Real órden para su gobierno y cumplimiento en la parte que le toca. Dios guarde, etc. San Lorenzo 21 de noviembre de 1795.

(16) Art. 77. Aunque se arme un navío con el espreso fin de transportar á un virey, así su mando interior, como el de la navegacion, ocurrencias ordinarias y

11. Esta sujecion de la tropa de tierra á la marina, no solo se entiende cuando está embarcada en bajeles de la Real Armada, sino tambien cuando se halle guarneciendo los arsenales ó astilleros, segun lo dispuesto en el art. 13 tít. 2, trat. 5 Ord. de la Arm. (17), y en la Real órden de 17 de mayo de 1773 espedida á representacion del Comandante jeneral del Ferrol. Si la tropa que guarnece los arsenales fuese cuerpo de casa real ú otro privilejiado, se arreglará á la Real órden de 21 de noviembre de 1795 por la que se declaró que corresponden á la jurisdiccion de marina todos aquellos delitos que tienen conexion con la seguridad de los navíos y arsenales, como son los robos de efectos del Rey y faltas en el servicio de la tropa empleada: y que los robos de efectos de particulares, y todos los que tienen conexion con la disciplina y gobierno interior de la tropa de tierra empleada en arsenales ó embarcada, pertenece á la jurisdiccion de quien dependan los rejimientos de tierra.

12. Aun cuando la autoridad de marina no tenga limitacion alguna en los buques, debe prestar su ausilio y consentir se practiquen los reconocimientos y demás actos que exija el servicio pùblico, segun se dispuso recordando anteriores órdenes en la de 12 de julio de 1854 (18).

estraordinarias de ella, y operaciones de guerra, será siempre de su comandante natural. *Tít. 7, trat. 6 Ordenanzas de la Armada.*

(17). Art 13. Si se destinare regimiento ó batallon entero del ejército á servir en la armada, en sus bajeles ó arsenales, desde el dia en que tome posesion de este destino hasta el en que cese, dependerá de la jurisdiccion de marina, del mismo modo que depende de la del ejército la tropa de marina empleada fuera de las capitales de los departamentos. *Tít. 2, trat. 5. Ord. de la Armada.*

(18) Escmo. Sr.: El Vicepresidente de la seccion de ultramar y marina del Consejo Real, con fecha de 20 de junio próximo pasado, me dice lo siguiente:

Escmo. Sr. En cumplimiento de lo prevenido en la Real órden comunicada por V. E. al Secretario jeneral del Consejo en 9 de febrero último, el Consejo en seccion de ultramar y marina se ha enterado de las contestaciones que han mediado entre el Comandante jeneral de Marina del Apostadero de la Habana y el Gobernador Capitan jeneral de la Isla á consecuencia de haber autorizado el teniente Gobernador de Pinar del Rio, á los funcionarios que le están subordinados para exijir de los capitanes y patrones de cabotaje las licencias y demás papeles con que navegan, é imponerles multas, como habrá sucedido con el capitan del vapor *Jeneral Concha*; y la seccion, en su vista, y teniendo presente que si bien es cierto que repetidamente está declarado que ni la policía, ni ninguna otra autoridad está facultada para visitar los buques y reconocer sus pasajeros y pasaportes, por ser esta una atribucion peculiar de los capitanes de puerto, no lo es menos que de conformidad con lo consultado por el Tribunal supremo de Guerra y marina por Real órden de 1.° de febrero de 1846 se previno á las autoridades de marina que siempre que la autoridad militar ó la civil impartan su ausilio, autoricen que los delegados de estas acompañados de un dependiente de marina, puedan practicar en los buques los reconocimientos de las personas y documentos que se hallen á bordo de ellos, es de parecer que procede prevenir tanto al teniente goberna-

13. A la jurisdiccion de marina toca el conocimiento y custodia de las presas que los corsarios ó buques de guerra ejecutaren, asi como tambien el de las pretensiones ó pleitos que resultaren de la particion en vista de las contratas y convenios celebrados entre los armadores, capitanes y equipajes, como tambien el de las ocultaciones ó ventas fraudulentas de algunos de dichos efectos, cuyo juicio debe ser breve y sumario, conforme lo exije la naturaleza del asunto. En esta conformidad se dispone en los arts. 3, 4, 5, 6, 7 y 9, tit. 6 de las Ord. de Mat. de Marina (19). Debiendo entenderse que es tan sagrada y privilejiada la jurisdiccion militar de marina en este punto, que no cede ni aun á la de

dor de Pinar del Rio, como autoridad de marina del mismo punto, que en lo sucesivo cuando el primero de ellos crea deber practicar algun reconocimiento en los buques mercantes, procedan ambas autoridades con sujecion á lo dispuesto en la precitada Real órden de 1.° de febrero sin perder de vista la autoridad civil, que aun cuando los matriculados están sujetos por su ordenanza á las providencias de buen gobierno de los pueblos, esto á de ser como en la misma se previene bajo la inmediata y única dependencia de los jefes militares de la matrícula. Lo que por acuerdo de la seccion y con devolucion del espediente tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. para la resolucion de S. M. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 20 de junio de 1854.

Y habiendo dado cuenta á S. M. de este dictámen ha tenido á bien conformarse con él. Lo que digo á V. E. de Real órden, en contestacion á la carta de su antecesor de 21 de diciembre último, n.° 570, relativa al particular, y para los efectos consiguientes. Dios etc. Madrid 12 de julio de 1854.

(19) Art. 3.° Véase en la nota 2, páj. 82.

Art. 4.° El conocimiento de las presas que los corsarios condujeren ó remitiéren á los puertos de las provincias, corresponderá á los respectivos comandantes de ellas, sin que ninguna otra jurisdiccion puede intervenir directa ni indirectamente en estas materias. Solo en el caso de que los buques por temporal ú otro accidente se hubiesen rendido á las fortalezas ó destacamentos de mis costas, el gobernador ó comandante de armas de aquel paraje será el que entienda por sí en las causas de su apresamiento; pero aun en este caso, viniendo el enemigo perseguido por buque de guerra ó corsario español, corresponderá su conocimiento al juzgado de marina.

Art. 5.° Desde luego examinará el comandante militar de marina que hubiere de entender en causas de presas todos los papeles correspondientes al buque apresado, y oirá sumariamente á los apresadores y apresados, para que en vista de las principales circunstancias del hecho, y precedido el dictámen del auditor, pronuncie en su honor y conciencia la lejitimidad ó invalidacion de la presa, sin la menor demora, siendo posible antes de las veinte y cuatro horas, á no encontrar motivos de suspender el juicio, á fin de no aventurarle en materia tan escrupulosa, y en que debe proceder como responsable á las resultas: en estas determinaciones, que avisará al capitan jeneral del departamento por mano del comandante principal, tendrá presente el comandante militar de marina lo prevenido en la ordenanza particular de corso y presas, y á lo declarado en órdenes particulares posteriores, que habrán debido comunicarle los capitanes jenerales por medio de los prin-

rentas, segun se declara en el artículo 8 del título arriba esplicado (20), y en la Real órden de 26 de junio de 1826 (21), espedida en vista de cierto apresamiento de dos buques, ejecutado por haberse armado sin licencia

cipales, quienes responderán de las consecuencias que se orijinasen, si hubiesen pendido de su omision en circular las providencias.

Art. 6.º Tambien será de la privativa inspeccion de los comandantes de provincia intervenir con los interesados en la custodia de las presas y sus efectos hasta la terminacion del juicio, reintegrar de su valor los gastos que ocasionen, y conocer de todas las pretensiones y pleitos que resultaren de la particion, con presencia de las contratas y convenios celebrados entre los armadores, capitanes y equipajes de las embarcaciones; igualmente que de la ocultacion ó venta fraudulenta de algunos de dichos efectos de cualquiera jurisdiccion que fuere el incursor.

Art. 7.º Como en todas las sentencias dadas por los comandantes militares de las provincias podrán apelar las partes que se juzgaren agraviadas de resultas de algun juicio de presas al capitan jeneral del departamento para su decision conforme á justicia, estos recursos despues de vistos y ventilados en junta de departamento á que asistirán el comandante principal de los tercios y el auditor de marina, se resolverá en la misma junta lo conveniente, y si los interesados no se conformasen con esta sentencia, podrán recurrir en última instancia á mi consejo de la Guerra.

Art. 9.º Si condujeren presas de piratas ó levantados, se entregarán todos á la disposicion de los jefes de marina, para que sin dilacion les formen su causa criminal por el órden de pruebas establecido para la indagacion de los hechos, remitiendo despues los autos, con el dictámen del auditor, al comandante principal de los tercios, para que lo ponga en manos del capitan jeneral del departamento para su conclusion final. *Tít.* 6, *Ord. de Mat.*

(20) Art. 8.º Mientras durase el juicio sobre la lejitimidad de una presa, limitarán los jueces de rentas sus providencias al mero resguardo del contrabando, sin dar otras que alteren de modo alguno la integridad del inventario, ni se opongan á las disposiciones para el depósito y custodia de los efectos del cargamento que hubiere dado el jefe de marina, quien ausiliará en cuanto de él pendiese todas las medidas regulares para el resguardo de mis rentas. *Tít.* 6, *Ord. de Mat.*

(21) He dado cuenta al Rey Ntro. Sr. de cuanto manifiesta V. E. en su carta de 27 de mayo último número 164 de resultas de querer el intendente de esa provincia entender en el juicio de las dos embarcaciones armadas sin autorizacion para ello que han apresado los buques de guerra que componen la division al mando del teniente de navio D. Joaquin de Santilaya á pretesto de que en sus cargamentos hay jéneros de ilícito comercio, y enterado S. M. de que sin embargo de haber V. E. advertido al espresado intendente de que los juicios de esta clase son de privativo conocimiento de la jurisdiccion de marina con intervencion del resguardo de hacienda por lo respectivo á los jéneros de contrabando, segun prescriben las ordenanzas jenerales de la armada, las de corso y la de matrículas, se habia por sí mismo declarado juez de las presas en providencia acordada y en su consecuencia reclamando se inhibiese la marina; ha tenido S. M. por conveniente resolver que cese al momento el juzgado de hacienda de Murcia de entender en estas presas; y que de hoy en adelante el valor de las presas que se hiciesen por buques de la real

y en la cual incidentalmente se hallaron jéneros de contrabando. Pero si los buques de guerra hubiesen hecho algun apresamiento de otros buques que condujesen contrabando en calidad de ausiliadores de los mismos, en tal caso seria privativo de las autoridades de rentas el conocimiento de los mismos, conforme se declaró en Real órden de 7 de diciembre de 1826 y órdenes que en la misma se mencionan (22). Todo lo que se halla tambien vijente en Indias, conforme puede verse por la Real órden de 17 de marzo de 1831 (23).

armada, ó por cosarrios competentemente autorizados se reparta íntegro y proporcionalmente entre los apresadores, sin que la Real hacienda tenga mas intervencion que la de cuidar no se internen los jéneros ó efectos sin pagar los derechos. Por último, que todas las causas se vean ante los juzgados de marina, formándose por este Ministerio el correspondiente reglamento.—Madrid 26 de junio de 1826.

(22) He dado cuenta al Rey Ntro. Sr. del espediente instruido con motivo de las pretensiones del comandante militar de marina del tercio de Barcelona acerca del conocimiento y determinacion por su juzgado de la aprehension de siete buques contrabandistas con cargamentos de trigo hecho por las fuerzas combinadas de la real armada y los faluchos *Fernando VII* y el *Amalia*, y enterado S. M. de lo informado por el asesor de la superintendencia jeneral de real hacienda, teniendo presente que el ausilio prestado por dichos guarda-costas, fué dejando á salvo la jurisdiccion de rentas para conocer de tales causas, en cuyo apoyo obran las Reales órdenes de 6 de abril de 1805 y el artículo 30 del reglamento de 24 de noviembre de 1824 que señala los casos en que los buques detenidos por los guarda-costas quedan sujetos á la jurisdiccion de marina, la cual no debe mezclarse de los efectos de contrabando, así como la Real hacienda tampoco lo hace del punto respectivo á piratería y rebelion, el reglamento de guarda-costas de 1802 y la Real órden de 7 de octubre último que previno que solo aquella vez, y único caso entendiese en el comiso de dos embarcaciones contrabandistas el Capitan jeneral del apostadero de Cartajena, se ha servido S. M. declarar que toca á V. S. conocer de las causas de dichas presas de trigo estranjero. —Madrid 7 de diciembre de 1826.

(23) Escmo. Sr.: Con fecha 28 del próximo pasado, me dice el Sr. Secretario del despacho de la Guerra lo que sigue.—Escmo. Sr.: Al Sr. Secretario del despacho de Hacienda de Indias digo hoy lo siguiente:—Escmo. Sr.: El gobernador de Santiago de Cuba en 31 de agosto de 1827 dirijió testimonio del proceso formado en su juzgado á consecuencia de haberse introducido en aquel puerto la goleta nombrada *Nelson*, jeneral Lecord, apresada por los enemigos de las provincias sublevadas del rio de la Plata, y conducida por su cabo de presa y tripulacion del corsario apresador, bajo el concepto aparente de ir con lejítima direccion á comercio de aquella plaza, y por los propios dueños del buque y cargamento. En 25 de febrero de 1828 se pasó á informe del Consejo supremo de la Guerra, que en acordada de 7 de junio siguiente lo evacuó opinando que la citada goleta y su cargamento deben aplicarse íntegros al real fisco: que á los dependientes del gobierno de Puerto-Rico que intervinieron en la delacion del buque se les señale alguna gratificacion, y que respeto á que este negocio es correspondiente á la jurisdiccion de Marina, la ejecucion debia encargarse al comandante jeneral del apostadero de la

14. Entre los lugares correspondientes á la jurisdiccion de marina debe contarse el arsenal de la Carraca á tenor de la Real órden de 25 de febrero de 1835, en que se declara á la marina única responsable de su

Habana, pasándose las dilijencias á la via reservada de dicho ramo. El Rey nuestro Señor, á quien dí cuenta del espediente, se dignó conformarse con el parecer del Tribunal, y se comunicó así en 12 de octubre del mismo año al Sr. Secretario del despacho de Marina con inclusion de las dilijencias, y al Capitan jeneral de la Isla de Cuba, quien en 29 de enero de 1829 con el núm. 3373 acusó el recibo de la órden manifestando haber tenido el curso correspondiente antes de que recayera la indicada soberana resolucion; el Capitan jeneral de la Isla de Cuba en 30 de setiembre de 1828 con el núm. 3131 remitió testimonio de lo ocurrido en dicho Santiago de Cuba con motivo de la entrada en aquel puerto de la referida goleta *Nelson*, como procedente del rio Salado en el de la Plata, y del bergantin americano *Mohank* como de Santo Eustaquio, de cuyo asunto tomó esclusivo conocimiento el gobernador de dicha plaza, lo que dió lugar á reclamaciones por parte del señor Superintendente jeneral subdelegado de Real hacienda para que sobreseyese en él, lo que no se ha verificado á virtud de los fundamentos en que descansó el dictámen dado por el auditor de guerra inserto en el testimonio; y en 28 de enero de 1829 con el oficio núm. 3366 dirijió otro testimonio de lo últimamente obrado á consecuencia del mismo incidente; cuyos documentos se pasaron á informe del Consejo de Guerra en 28 de febrero y 25 de junio de 1829. El Sr. Secretario del despacho de Estado en 12 de mayo del mismo año me comunicó que habia dado cuenta á S. M. del espediente formado á consecuencia de la misma entrada en el puerto de Santiago de Cuba de la referida fragata y bergantin procedente de Rio-Grande en el Brasil, y que S. M. se habia servido ordenarle que, para evitar complicaciones en la resolucion de este asunto, le informase yo de cual habia recaido por el Ministerio de mi cargo, y en la citada fecha 25 de junio de 1829 contesté lo que S. M. se habia dignado mandar por la Real órden de 12 de octubre de 1828, y que pendian de informe del citado Consejo las nuevas dilijencias que se habian remitido por el Capitan jeneral de la isla de Cuba. En este estado V. E. se sirvió comunicarme en Real órden de 18 de agosto de 1830 que S. M. conformándose con el parecer del Consejo Supremo de las Indias, se ha servido resolver sobre el espediente de la competencia suscitada entre el gobernador y el intendente de Cuba con motivo del apresamiento de la goleta y bergantin espresados, en el caso de que el gobernador, como jefe militar, se haya entendido con el Ministerio de mi cargo, se le prevenga que no conformándose despues de controvertidas las razones y con presencia del artículo 82 por la ordenanza de intendentes de Nueva-España concordante con el 113 de la Novísima jeneral de 1803, anunció y formalizó la competencia con remision de autos á la autoridad que correspondia segun las últimas reales disposiciones; de lo cual dí traslado al Capitan jeneral de dicha Isla en 26 de noviembre último, como igualmente al Consejo de la Guerra. Este supremo tribunal, en acordada de 13 de diciembre siguiente, ha espuesto que con la soberana resolucion de 12 de octubre de 1828 que resuelve se apliquen al real fisco la goleta y cargamento, cometiéndose la ejecucion al comandante jeneral del apostadero de la Habana, como negocio privativo de la jurisdiccion de marina, se han terminado las disputas suscitadas entre el gobernador y jefe de la Real hacienda. Habiendo dado cuenta nuevamente á S. M. se ha dignado conformarse con el dictámen del Con-

custodia y conservacion, lo que se recordó de nuevo en Real órden de 6 de abril de 1843 (24). Téngase entendido que lo dicho en el número nueve es en un todo aplicable á este presidio.

sejo y mandar que haga relacion de todo á V. E. como así de Real órden lo verifico, para que cesen si no han terminado ya las indicadas disputas. De la misma Real órden lo traslado á V. E. en adicion á la que sobre este mismo asunto comuniqué á V. E. en la citada fecha 12 de octubre de 1828. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 28 de febrero de 1831.—El Marqués de Zambrano.—Sr. Secretario del Despaco de Marina.—Lo trascribo á V. E. de órden de S. M. para su intelijencia y cumplimiento, siendo este asunto el que le comuniqué en 21 del citado mes de octubre de 1828. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 17 de marzo de 1831.—El Conde de Salazar. —Sr. comandante jeneral del apostadero de Marina de la Habana.

(24) Ministerio de Marina, de Comercio y Gobernacion de Ultramar.—Seccion de Marina. —Ilmo. Sr.: Consecuente con lo que V. S. I. me manifestó en su comunicacion de 29 del mes próximo pasado por acuerdo de ese Supremo Tribunal le traslado, de órden de S. A. el Rejente del Reino, lo que de la de S. M. se dijo con fecha 25 de febrero del año de 1835, al secretario del despacho de lo interior. Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. la Reina Gobernadora del espediente promovido á consecuencia de la oposicion del Capitan jeneral del departamento de Cádiz á que el director de los presidios del reino ejerciese su autoridad en el de las cuatro torres de la Carraca, fundándose en que aquel es un presidio militar y sujeto á sus órdenes como peculiar del ramo de Marina; y enterada S. M. de todas las razones presentadas por uno y otro jefe; de lo que V. E. se sirvió decirme con este motivo de Real órden en 26 de noviembre último, y despues de haber oido el dictámen de las secciones reunidas de lo interior y de marina del Consejo real con cuyo acuerdo se ha conformado, ha tenido á bien resolver que el presidio de la Carraca y los demás de los arsenales de marina no se conceptúan como tales, porque no están comprendidos en la ordenanza de 14 de abril del año próximo pasado, ni como correccionales, ni como peninsulares, ni como de tercera clase, porque el citado director ni los paga ni sostiene, ni ocurre á los demás gastos que ocasionan, y tambien porque las circunstancias particulares de toda especie que militan jeneralmente en los espresados arsenales de marina, escencialmente la de su ventajosa y fuerte localidad, y la de hallarse en ellos depositados muchos efectos costosísimos, embarcaciones mayores y menores, artillería, municiones y otros útiles de guerra, exijen imperiosamente el que en ningun tiempo y menos en la actualidad, se tenga la imprevision por el riesgo que correria en ello, de encerrar dentro de su recinto, ni aun en corto número y por pocos dias, presidiarios facciosos, que son materia despues para toda clase de atentados ya por sí, ya en combinacion con los partidarios que pueda haber en las cercanias de los espresados arsenales.—Por consecuencia es la voluntad de S. M. que los presidios establecidos en el recinto de estos formen una escepcion de la regla jeneral y estén en entera y absoluta dependencia de las autoridades de marina, únicas responsables de su custodia y gobierno con arreglo á la ordenanza de arsenales; y que en el caso de que con los presidiarios de la jurisdiccion de marina que son los que esclusivamente deben ingresar en los arsenales, segun está mandado por punto jeneral y aun estos de condena limpia, no hubiese suficiente número en alguna ocasion para

15. Corresponde á la jurisdiccion de marina el conocimiento de las causas que se formen por desercion en la marina de guerra ó mercante, sea cual fuere el fuero de los que hayan cooperado y contribuido á ella, segun así lo declara tambien el art. 9, tit. 2, trat. 5 de las Ord. de la Real Arm. (25).

16. La jurisdiccion de marina no tenia fuero actractivo; así que cuando un aforado cometia y comete tambien en el dia algun delito junto con otros, cada jurisdiccion sustancia las causas de sus dependientes, conforme lo dispone el art. 17, tit. 2, trat. 5 Ord de la Real Arm. (26), al igual que practican las demás jurisdicciones hallándose en este caso. Pero la atraccion fué despues concedida á los batallones de marina por Reales órdenes de 28 de noviembre de 1803, 20 de agosto de 1806 y 12 de setiembre de 1815. Este privilejio fué ampliándose luego á todo el cuerpo jeneral de la armada por Real órden de 29 de enero de 1818 pero habiéndose promovido algunas dudas relativas á si debian entenderse comprendidos en este privilejio los matriculados, en otra Real órden de 19 de junio de 1831 (27) vinieron á derogarse las anteriores y se dejó limitado el goce del fuero atractivo á los batallones de la brigada Real de marina.

los trabajos que puedan ofrecerse entonces le pidan los necesarios al efecto, conforme al artículo 12 de la ordenanza de presidios.—Dígalo á V. E. de Real órden para su conocimiento y efectos convenientes y por resultas de lo que me espresó en el referido oficio de 26 de noviembre. Dios guarde á V. S. I. muchos años. Madrid 6 de abril de 1843.—Dionisio Capaz.—Sr. Secretario del Tribunal Supremo de Guerra y Marina.

(25) Art. 9.° Tambien pertenecerá á la jurisdiccion de Marina justificar y sentenciar las causas de todas las personas de cualquier clase ó condicion que sean, que aconsejaren ó favorecieren la desercion de soldados de marina ó jente de mar, ocultándolos, comprando su ropa, ó dándosela para que se disfracen; debiendo entregarse por las justicias ordinarias, siempre que se pidan por el cuerpo de marina. *Tít. 2, trat. 5, Ord. de la Real Armada.*

(26) Art. 17. Si fuera de los casos esceptuados hubiere cómplices de unas y otras jurisdicciones, cada una sustanciará las causas de sus dependientes, pasándose mutuamente los jefes las noticias que puedan contribuir á la mayor y mas pronta justificacion, para que por todas se administre con igualdad la justicia. Y cuando una jurisdiccion, sea de marina, del ejército ú ordinaria, entendiere en causa contra individuo sujeto á otra por cómplice en delito, que sea de su privativa inspeccion, se pasará aviso al jefe ó juez de ella, con espresion del delito, para evitar competencias; procediendo con la imparcialidad y buena fé que importa á mi servicio, en la recta administracion de justicia. *Tít. 2.°, trat. 5.° Ord. de la Real Armada.*

(27) Ministerio de Marina.—Al Sr. Director jeneral de la Real armada digo con esta fecha lo siguiente.—Habiendo dado cuenta al Rey nuestro Señor de la carta de V. E., núm. 1946, de la que traslada la consulta que le hace el comandante jeneral de marina del apostadero del Ferrol, relativo á si alcanza el fuero de atrac-

L.

LASTRE. No se puede lastrar ni deslastrar embarcacion alguna sin permiso del capitan del puerto segun se dispone en el art. 137, tít. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. (1) en el que se detallan las precauciones que deben adoptarse para no perjudicar el fondo.

2. Para regularizar este servicio en Real órden de 3 de diciembre de 1858 (2), al paso que se declaró el derecho que compete á toda em-

cion á todos los cuerpos de la armada, respeto á que el Supremo Consejo de la Guerra á pesar de lo resuelto en la Real órden de 29 de enero de 1818, por la cual se declaró que dicho fuero era estensivo á todos los cuerpos de la armada, declaró no debian gozarlo los matriculados : quiso oir S. M. al mismo Supremo Consejo de Guerra, y de conformidad con su parecer se ha dignado resolver, que solo deben gozar del citado fuero de atraccion los batallones de la brigada real de marina, segun lo disfrutaban en un principio.—De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes y por resultas de su citada carta.—Lo que traslado á V. S. de la misma Real órden para la intelijencia de ese Supremo Consejo y por resultas de su acordada de 4 del actual. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 19 de junio de 1831.—El Conde de Salazar.—Sr. Secretario del Consejo Supremo de la Guerra.

(1) Véase en la nota 20, páj. 209.

(2) Escmo. Sr.: Conviniendo establecer en todos los puertos frecuentados del reino el servicio regular de lastre y deslastre de las embarcaciones de comercio, y deseando S. M. conciliar el uso de la libertad acordada á la jente de mar en la navegacion y tráfico marítimo, con la sólida existencia de los ausilios que la misma navegacion y la policía de los referidos puertos ecsijen : considerando igualmente la necesidad de reorganizar la prestacion de este ausilio sin menoscabo de los beneficios lejítimos que por tales empresas de aprovechamiento colectivo, corresponden al comun de matriculados; tomando en cuenta la perturbacion que han sufrido las asociaciones gremiales, y la justicia con que debe ampararse el derecho de lejítima posesion de los productos destinados por la comunidad de matriculados de los distritos, al socorro de sus ancianos, viudas y enfermos, ha venido en dictar, con presencia de las leyes, costumbres y necesidades ecsistentes, las reglas que siguen: —1.ª Toda embarcacion mercante podrá hacer el lastre y deslastre con sus propias embarcaciones menores y la jente enrolada de su tripulacion, en los lugares y términos establecidos por las disposiciones de policía de cada puerto, prevía licencia escrita del capitan del mismo, entregada al guarda-lastre, que en retribucion del servicio de vijilancia, percibirá del capitan ó patron del buque, la cuota módica que segun tarifa le corresponde por barcada.—2.ª Como ausilio jeneral y comun para las embarcaciones que lo pidan al objeto de lastrar y deslastrar, se hallará este servicio organizado en cada puerto, con el número de lanchas y los efectos necesarios, segun la entidad del movimiento de la navegacion y las condiciones de localidad. Los patrones encargados de prestarlo, han de ser cumplidos sin nota en el servicio, de la confianza del capitan del puerto, y responsable de toda infraccion

barcacion para lastrar y deslastrar con sus propias lanchas y tripulaciones, se fijaron las reglas con que debe practicarse este servicio.

LAVADA. Arte de pesca usado por lo comun en Andalucía, desde el estrecho hasta Ayamonte. Acerca ella, intercalando varias disposiciones de las Ordenanzas jenerales de pesca, se lee lo siguiente en el Diccionario de los artes de pesca nacional:

en las reglas de policía.—3.ª Sin perjuicio de respetar las costumbres, los comandantes de marina de las provincias, dispondrán desde luego, que los capitanes de los puertos de su comprension, reunan bajo su presidencia al primer director y otro oficial del gremio de mar de la localidad, nombrado por su junta; á los dos pilotos, capitanes mas antiguos de la respectiva matrícula ecsistentes en el puerto y al patron de la misma, mas esperimentado ó imparcial en el tráfico interior del fondeadero, elejido por los cuatro, para que en comun y con presencia de las circunstancias actuales, fijen en conocimiento y equidad la entidad de los efectos y condiciones para el ausilio, y las tarifas á que debe sujetarse la prestacion de este servicio, sin omitir los emolumentos del guarda-lastre, y la distribucion del producto entre los tripulantes y el fondo de comunidad.—4.ª Convenidas las condiciones entre los oficiales gremiales y los capitanes de los buques de comercio, en concurrencia con el patron perito, elejido para discurrir diferencias, se pasarán por los capitanes de puerto las actas de acuerdo á los respectivos comandantes de las provincias que con su informe las dirijirán al capitan jeneral del departamento. Con la aprobacion de este jefe superior rejirán las reglas que se concertarán formando parte de las instrucciones de réjimen y policía de los puertos á que hagan referencia.—5.ª Correspondiendo al comun de la jente de mar, representada por sus gremios, prestar los ausilios de localidad, y á sus fondos el gravámen ó las utilidades de los servicios ó industrias de ejercicio colectivo, procederán dichos gremios á reorganizar inmediatamente la empresa si tuviesen fondos ó medios para contratar bajo condiciones ventajosas su establecimiento. En el caso contrario dispondrán los comandantes de marina que por ante su juzgado arrienden los referidos gremios la prestacion del ausilio, en licitacion pública por número de años determinado. Las condiciones de la licitacion serán las convenidas y aprobadas, sin dejar de hacerse especial mencion de no poderse emplear por los arrendadores en este servicio sino matriculados.—6.ª El producto íntegro del arriendo ingresará en el fondo gremial en los mismos términos para las atenciones de comunidad á que están destinados los rendimientos por administracion.—7.ª Los convenios y remates quedarán sometidos á la aprobacion del Capitan jeneral del departamento.—8.ª El cargo de guarda-lastre se conferirá y suspenderá, á propuesta de los capitanes de puerto, por los comandantes de marina de las provincias. Deberá recaer en matriculado cumplido sin nota en el servicio, y podrá proveerse en donde no obste al mejor servicio, en los prohombres ó cabos de matrícula, ó en los amarradores de los mismos puertos. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia, circulacion y cumplimiento, y como resultado del espediente instruido en este Ministerio, con motivo de varias instancias promovidas á S. M. en solicitud de surtir de lastre á los buques del comercio en el puerto de Barcelona y Valencia. Dios guarde, etc. Madrid 3 de diciembre de 1858.

2. Como la *Lavada*, segun se ha dicho, es arte que, rigurosamente hablando, difiere de la *jábega* y *boliche*, y aunque de la misma clase discurrida, como la mas á propósito para redar en pedregales, y regularmente mas pequeñas que el mismo *boliche*, dispone la nueva lejislacion, *(art. 1, tit. 5, trat. 4 de las nuevas Ord. de Pesca)*: «que en terreno competente todas estas redes se guarden las antelaciones relativas «á su utilidad y proporciones locales, segun las circunstancias de cada «una de ellas.»

3. Para evitar perjuicios se previene *(art. 2, tit. 5, trat. 4 de las nuevas Ord. de Pesca)* en cuanto á el uso de la misma red: «que si en «las horas oportunas para ejercer la pesca, segun el estado de la ma«rea, llegaren á juntarse dos bajeles de *lavada*, el que primero de ellos «echare en tierra la jente, debe ser preferido y aprovecharse del lance; «de modo que el otro barco queda sin accion para interrumpirle ni dis«putarle el derecho que la primacía natural le concede.»

4. Pero si sucediere casualmente (bien que raras veces acaece) que ambos bajeles echasen en tierra su jente á un propio tiempo, está prevenido por obviar toda disputa *(art. 3, tit. 5, trat. 4 de las nuevas Ord. de Pesca,)*: «se decida por el medio mas sencillo, cual es echar suer«tes sobre el que ha de quedar en el pescadero: y cuando este arbitrio «tan natural no satisfaga á uno y otro patron y sus tripulaciones, están «obligados ambos barcos á echar el lance de compañía: con lo que «queda disipado todo motivo de querella.»

5. Como por la notoria escasez de peces ha hecho ver la esperiencia el daño que resulta, si muchos artes con que se cojen, no suspenden su ejercicio en ciertos meses del año, con especialidad en algunos parajes en que conocidamente desovan y nacen diversas especies, prohibe justamente la nueva lejislacion *(art. 4, tit. 5, trat. 4 de las nuevas Ord. de Pesca)*: «que las *lavadas* y *chinchorros* solo puedan redar en los «esteros, canales, caños, etc. desde el mes de mayo, en que se observa «regularmente la conclusion del desove, hasta agosto inclusive, cuyo «término necesitan los pececillos de cria para desenvolverse, nutrirse «y de consiguiente lograr una robustez capaz de que por sí solos pue«dan buscar el alimento en dichos criaderos, y luego transferirse al mar «á adquirir la corpulencia correspondiente á su especie.»

6. Respeto de que el Palangre es un arte de los mas nobles y útiles entre las pesqueras, que ha inventado el discurso humano, la razon de su beneficio exije se apliquen al uso de semejante pesca cuantos ausilios sean posibles, sin perjuicio de los demás artes: con este objeto la prudencia lejislativa tiene previsto, que el espresado invento consistente todo en anzuelos, seria de los mas inútiles si no tuviese material con que cebar aquella multitud de pequeños ganchos, en que atraidos del mismo cebo, se clavan peces crecidos sin número; y como este se compone de los pececillos de todas especies, calamares, etc., que con abun-

dancia las redes de amallar sacan regularmente, y con especialidad las de tiro, en particular las que tienen copo, que por lo comun conocemos con el nombre de barrederas: «por lo mismo no pueden escusarse *(Id. art. 5.)*: «de la obligacion de suministrar carnada á los *palangre-«ros*, á los precios corrientes, sin que haya disculpa para dejar de eje-«cutarlo, y como la *lavada* es una de las redes de la clase referida, sus «pescadores, ó por mejor decir los patrones, no pueden, ni deben exi-«mirse de semejante obligacion».

7. Sobre las peticiones de la pesca que coje la lavada, ya se han indicado, segun los usos de distintas costas, varias reglas ó estilos, que en diversos puertos tiene autorizados la costumbre, «pero la Ordenan-«za se adhiere al mas jeneral que está reducido á percibir la mitad el «propietario del barco y red, despues de rebajados gastos; bien que de «ella tiene que alargar ciertas gratificaciones, conocidas con el nombre «de *ventajas*, al patron, proél y otros; y lo restante de la jente recibe á «una parte cada individuo *(Id. art. 6.)*.»

8. Sin embargo, por que las novedades suelen ser muy perjudiciales cuando la costumbre no hiere la equidad, «está mandado tambien *(Id. art. 7.)* se continúe.»

9. Asimismo se establece *(Id. art. 8.)* «que las leyes impuestas al «mejor réjimen de la pesca con *lavadas*, comprenden del propio modo «al *chinchorro*, por cuanto debe considerarse como una misma red, «aunque en su total sea de dimensiones menores.»

10. Como la distincion de parajes en que pescan las lavadas, tales como los caños ó brazos de mar, rios y costas, ó playas abiertas, y segun ellos se distinguen las mismas redes, pues determinadamente se fabrican para tales sitios, exije la nueva lejislacion *(Id. art. 9.)* sobre estas distinciones de la pesca: «que las reglas modernamente instituidas sean «estensivas á todas ellas, aunque no se esprese sino en jeneral la voz «*lavada*, porque de lo contrario seria dar márjen á prácticas abusivas.»

11. No obstante, respeto de que en los mismos sitios por su distinta naturaleza suelen variar las circunstancias, ocurre la propia lejislacion *(Id. art. 10.)* ampliando ó modificando, segun conviene al réjimen mas análogo á verificar la utilidad de las mismas redes con la proporcion local mandando: «que en cuanto á las *lavadas* que solamente se «hayan de usar en los caños ó rios en que naturalmente la marea entra, «no se debe permitir que en la subida, ni en la bajada de ella reden bar-«riendo las orillas con el arbitrio de llevar uno de los cabos el barco al «remo, y la mitad ó parte de la jente desde tierra tirando por el otro cabo.»

12. Porque en esta parte la esperiencia ha demostrado los perjuicios que resultan, «solo deben permitirse *(Id. art. 11)* los boles ó lances re-«gulares en toda la longitud de la costa del caño por puntos fijos y de-«terminados, sin correr la orilla, segun corresponde al lejítimo uso de

«semejantes redes, pues que de no observarse esta *Ordenanza*, padece «notablemente la multiplicacion de los peces, porque barriendo los fon«dos se destruye el desove y aniquilan las crias.»

13. La pesca de las *lavadas* ó *chinchorros* en los mismos caños, brazos ó rios, está espuesta á ciertas interrupciones é incomodidades con motivo de que en los propios parajes suelen pescar tambien las redes llamadas *cazonales, corbineras* ó *corredoras*, y para precaverlas de suerte que unos y otros pescadores recíprocamente utilicen de sus respectivas pesquerías, espresa el propio Código *(art. 12)*: «que teniendo la *lavada* «por costumbre determinados lances ó parajes, no conviene permitir «que los *cazonales* ejecuten sus calamentos atravesados de firme ó para«da, que es decir de una á otra orilla; porque sobre embarazar el libre «tránsito de la navegacion, impiden absolutamente la pesca de las *la«vadas.*»

14. Si se tolerase aquel abuso, seria tanto mas injusto, cuanto á «las redes *corbineras* no se niega la accion natural de que puedan ceñir «ó redar en la propia manera que lo ejecutan las mismas *lavadas. (Tí«tulo 4, trat. 2, art. 14, de las propias Ordenanzas generales.)*»

15. De lo contrario suelen dimanar disputas sensibles, «particular«mente cuando los cazonaleros emprenden la pesquera de corbinas; «pero en caso de ser tenaces en su empeño ocurre la lejislacion referida «al remedio posible, concediendo á las *lavadas* su derecho de ceñir ó «redar sobre aquellos atajos abusivos. *(Id. art. 15.)*»

16. En tales términos, «que aun cuando les causaren algun daño, «este deberá padecerle sin recurso el corbinero. *(Id. art. 16.)*»

17. A precaver toda contienda ocurre del propio modo la misma lejislacion, á cuyo efecto dispone: «que en el caso de echar su lance la «*lavada*, no pueden impedirlo ni interrumpirle los corbineros, y de no «ejecutarlo así les impone la pena de resarcimiento del daño que oca«sionen. *(Id. art. 17.)*»

18. Como en semejantes acaecimientos suele haber contiendas sobre si llegaron ó no con tiempo, así unos como otros pescadores, la misma ordenanza espresa *(Id. art. 18.)* «que la disposicion antecedente no debe «entenderse en el caso preciso de estar redando la *lavada*, manifestando «adquiere derecho suficiente, con tal de que esté con anticipacion en el «puesto ó sitio próximo: se halle fondeado el barco de ella para redar; «ó en el hecho mismo de tomar el lance.»

LAZARETOS. Véase *Sanidad*.

LEYES. Acerca las que deben observarse en la sustanciacion de las causas y pleitos por los juzgados de marina, véase *Sustanciacion*.

2. Para que los patrones de pesquera y en jeneral los matriculados puedan conocer sus deberes y privilejios, los jefes militares de marina

deberán enterarles y fijar en sitio público impresos en que estos se espresen, conforme así se dispone por el art. 19, tít. 1, Ord. de Mat. (1).

3. Tambien en toda embarcacion debe haber ejemplares de las obligaciones y penas de los capitanes y marineria, para que conozcan todos sus respectivos deberes y obligaciones á bordo, para lo cual al armarse un buque el jefe militar de marina deberá entregarle un ejemplar de las Ordenanzas de Matrícula, en conformidad al art. 26, tít. 10, y 41, tít. 14, Ord. de Mat. (2).

4. Las ordenanzas de Matrícula rijen en Indias en cuanto no sean incompatibles con la lejislacion especial de aquellos dominios, conforme se declara en el art. 28, tít. 6 de las mismas (3). Así las circunstancias y lejislacion especiales de cada localidad son las que determinarán las modificaciones que deban hacerse á la misma.

5. En la marina militar está asimismo dispuesto se lean las leyes y ordenanzas militares. conforme es de ver en los arts. 143 al 147, tít. 1, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. (4).

(1) Véase en la nota 2, páj. 191.

(2) Art. 26. Han de tener entendido los equipajes, de que cuidarán los jefes militares de hacerles saber, que es de su obligacion la obediencia á los capitanes, patrones y oficiales de mar y en todo lo tocante al buen órden y gobierno de las embarcaciones, y la asistencia á los trabajos de su profesion, intimándoles las penas en que incurran por semejantes faltas, y deberán constar en toda embarcacion de tráfico por ejemplar impreso de ellas, que el jefe militar de la matrícula en que se habilite la nave dará al capitan ó patron, al que tambien encargará el buen trato de su tripulacion, y la puntualidad en satisfacerles sus intereses segun los convenios, bajo la responsabilidad de los cargos que puedan resultarle: estando obligados á entregar á vuelta de viaje los roles al jefe de la matrícula, informándole de todo lo ocurrido, y del paradero de todos los individuos que faltasen por el rol. *Tít.* 10, *Ord. de Mat.*

Art. 41. Para que ni los patrones ni la marinería de las naves mercantes puedan en ningun caso alegar ignorancia de sus respectivas obligaciones, y de las penas que por su infraccion se hallaren incursos, los jefes militares de marina de los puertos en que se habilitasen por primera vez entregarán á cada capitan ó patron al tiempo de su salida un ejemplar de este tratado firmado de su mano, exijiéndoles su justo precio, que deberá espresarse en el mismo impreso, y encargándoles el cuidado de instruir á su jente en la parte que principalmente les corresponda saber: bajo el supuesto de que á todos habrá de juzgarse por las reglas aquí establecidas, sin que á nadie se admita disculpa en contrario acerca de los puntos sobre que versan. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(3) Art. 28. Todo lo contenido en esta ordenanza se practicará del mismo modo en mis dominios de Indias en cuanto no fuere incompatible con sus leyes particulares y demás circunstancias locales, y mientras no mandase Yo disponer reglamentos ú ordenanzas para cada paraje, con atencion á estas diferencias. *Tít.* 6, *Ord. de Mat.*

(4) Art. 143. Los dias de fiesta, acabadas las faenas de limpieza, y en que a no haber grave urjencia se dispensarán las de instruccion, se convocará toda la tripulacion y guarnicion encima del alcázar, antes ó despues de la misa estando

LIBRETAS. Cada matriculado antes de salir para campaña recibirá una libreta en que conste cuanto se espresa en el art. 16, tít. 4, Ord. de Mat. (1), al efecto de que tenga de esta suerte una garantía de sus deberes. El coste de la libreta corre por cuenta de la Hacienda pública, conforme se declaró en Real órden de 23 de mayo de 1833. El cumplimiento de esta disposicion está de nuevo prescrita en Real órden de 20 de abril de 1852 (2) en razon á creerlo derogado un comisario de marina por el reglamento de Contabilidad.

en puerto, y en la mar á las mismas ú otras horas si las maniobras ocurrentes lo impiden en aquellas, y se leerán las ordenanzas, unas veces las penales, y en otras las que les conciernen en los varios títulos de este tratado.

Art. 144. No será preciso leer de una vez toda materia, si no alcanza á ello el tiempo de media hora que regularmente se ha de emplear en este acto, cuidándose que la lectura sea pausada, y en voz y sentido muy intelijible, con mucho silencio de toda la jente, para que á nadie quede disculpa de ignorancia en la infraccion de sus obligaciones, y de las penas correspondientes á los delitos.

Art. 145. Cuando la tripulacion fuere nueva, se hará con mas frecuencia la lectura de las ordenanzas, ya repitiéndola en un propio dia de fiesta, ya comprendiendo este acto en los ejercicios de instruccion marinera y militar, y señalando hora para él en los de labor.

Art. 146. A la lectura enunciada respectiva á tripulacion y guarnicion han de concurrir con ellas, no solo los pilotos, oficiales de mar y sarjentos, sino igualmente los cirujanos, dependientes de víveres, criados de oficiales, y cualesquier personas de transporte á quienes no esceptúe su carácter, pues comprenden á todos las referidas materias.

Art. 147. A cirujanos, pilotos y oficiales de mar se leerán tambien con frecuencia al principio del armamento ó recien embarcados los títulos respectivos á sus obligaciones, y el de cargo de pertrechos, concurriendo separadamente á alcázar ó roldilla los dias que se les señale, presenciado este acto por un oficial de guardia con la debida formalidad: y cuando se tenga ya satisfaccion de que se hallan enterados de lo prescrito à su clase, aunque se escuse la formalidad de convocarlos no se omitirá el darles la ordenanza, para que la lean, uniéndose en el alojamiento de su primero. *Tít. 1, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm.*

(1) Véase la nota 1 páj. 294.

(2) He dado cuenta á S. M. del oficio de V. E. de 7 de febrero del año pasado número 104, relativo á la consulta del Comandante jeneral del departamento de marina de Cartajena, promovida con motivo de haber cesado el comisario del tercio de Mallorca de autorizar con su firma las libretas de los individuos de marinería que salen á campaña, fundándose en lo dispuesto en el artículo 186 del nuevo reglamento de contabilidad de marina; y S. M., conformándose con el dictámen del Director de este último ramo, acorde con la opinion del interventor central del mismo, se ha servido resolver: que hallándose vijentes, así el artículo 16, título 4 de las ordenanzas de matrículas, como el espresado artículo 186 de la instruccion de contabilidad, porque la formacion de libretas á que se contrae, el primero debe considerarse como una garantía de los interesados que las conservan en su poder hasta el dia en que cumplan el tiempo de su empeño, y la certificacion á que se refiere el segundo es una precaucion prevista para que no quede un vacío en la cuenta

2. La libreta debe estar arreglada al modelo que se copió al pié de las Ordenanzas de Matrículas (3).

de haber y debe de los interesados desde que principian á vencer goce hasta la primera revista en los depósitos de los arsenales, no cabe duda en que el mencionado comisario está en el deber de firmar las espresadas libretas, por exijirlo así el mejor servicio, y porque en nada se opone á la espedicion del certificado referido. Lo que digo á V. E. de Real órden, en contestacion á su citado oficio y para los efectos consiguientes. Dios guarde, etc. Madrid 20 de abril de 1852.

(3) Libreta de Fulano de tal, del trozo N., del distrito N., partido N., que con plaza de N. vá á campaña de turno, para la que se presentó en N. el dia tantos de tal mes y año, y percibió tantos dias de paga á razon de tantos reales de vellon diarios; y deja tantos reales de vellon mensuales por via de asignacion á su mujer Fulana de tal.



Fulano de tal, hijo de Fulano y Fulana de tal, natural de N. B. C., pelo de tal color, ojos ó cicatrices etc., años de edad.

Hoja de notas.

Sale para la capital del departamento, para á donde lleva abonadas sus dietas en tantos de tal mes y año.

Firma del oficial de detall del partido. Firma del contador de la provincia.

Se presentó en el arsenal de tal en tantos del tal mes, fue reconocido y entregado al depósito en el mismo dia.

Firma del sarjento mayor de los tercios.

Fue recibido en el depósito del arsenal de tal en tantos de tal mes y año.

Firma del oficial de detall del arsenal. Firma del contador del depósito.

Pasa al navío tal en tantos de tal mes y año.

Rúbrica del oficial de detall del arsenal si fuere él mismo, y en su defecto media firma. Rúbrica del contador del depósito con presencia de la nota de enfrente.

Llegó al navío tal en tantos de tal mes y año.

Firma del oficial de detall del navío. Firma del contador del navío.

Baja al hospital de tal parte en tantos de tal mes y año.

Rúbrica del oficial de detall del navío si es él mismo, y en su defecto media firma. Rúbrica del contador con presencia de la nota de enfrente.

LIBROS. Acerca los que deben llevarse en los buques mercantes, véanse los números 27 al 33, páj. 175, en la voz *Capitan*.

LIMPIEZA. La buena conservacion de la salud en un buque, así de guerra como mercante, exije sea mucha la que se tenga á bordo. Tocante á este punto ténganse presentes los arts. 21 al 23 y 41, tít. 1, tratado 5 Ord. de la Real Arm. (1). Las faltas de limpieza se castigaban con

Se restituye á bordo en tantos de tal mes y año.

Rúbrica como la antecedente. Rúbrica como la antecedente.

Asciende á artillero de preferencia con tantos reales de aumento diarios en tanto de tal mes y año.

Rubrica como antes. Rúbrica como antes.

Hoja de ajustamiento.	Cargo. Reales vellon.	Alcances.



Estado de haber en tantos inclusive de tal mes y año.

Firma del comandante. La del oficial de detall. La del contador.

(1) Art. 21. Para que la marinería viva con alguna regularidad, y disciplina, como conviene, sin dejarla abandonada á su albedrío, habrá, como queda dicho, un cabo de guardia destinado en cada chaza, que cuide de su aseo, limpieza, y buen órden, y de evitar quimeras y otros desórdenes, de que se le hará cargo.

Art. 22. Procurará que todos los dias ó los mas de ellos se peinen, y aseen, reprendiendo y castigando á el desaseado; y cuando hubiere alguno incorrejible, dará aviso á el contra-maestre, para que poniéndolo en noticia del oficial se le mortifique : tendrá cuidado de que no enajenen, ó malbaraten su ropa, y que asistan con puntualidad á las guardias y trabajos que les tocare : en puerto pasará todas las noches á la hora señalada lista á los ranchos, y dará cuenta á el contramaestre de los que faltaren á ella.

Art. 23. Los contra-maestres y guardianes celarán que los cabos de guardia cumplan con esta obligacion, y avisarán á el oficial de detall lo que observaren digno de castigo, ó remedio : tambien el oficial de detall, y los de guardia de-

ocho dias de cepo á pan y agua por el art. 43 del propio titulo (2); pero el rigor de esta disposicion se halla modificado por el art. 106, tit. 2, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. (3), que como ley posterior deberá observarse. Véase *Arrojar escombros*.

2. En la marina mercante señala la pena de una campaña sin racion de vino, á los seis primeros meses el art. 10, tit. 14, Ord de Mat. (4).

LISERA. Por Real órden de 18 de enero de 1858 (1) se prohibió el uso de este arte de pesca, mandándose al propio paso vijilar el uso de todas las artes estacionarias y de arrastre.

LISTAS. Véase *Matrícula* y *Matrícula de embarcaciones*.

berán zelar la observancia de estas reglas; y cuando se hicieren zafarranchos para limpieza del navio, harán conducir algunos cois y cofanos sobre el alcazar, y que se rejistren en su presencia, para ver la ropa que cada uno tiene, y mortificar á el que conocieren descuidado.

Art. 41. Se tendrá gran cuidado con el aseo, limpieza y conservacion del navío, haciéndole barrer, bañar sus costados, y baldear sus cubiertas con frecuencia, escusando en estas cuanto sea dable el uso de las rasquetas: se zafarán todos los ranchos una vez á la semana en invierno, y con mas frecuencia en verano; se limpiarán las chazas á satisfaccion, y se regarán cuando convenga con vinagre. *Tít. 1, trat. 5.° Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 43. El que en el navío delinquiere contra la limpieza, será puesto en el cepo ocho dias á pan y agua; y el que arrojare por las portas y costados alguna inmundicia, será condenado á que asista, por término de un mes, á la limpieza de la proa con un grillete. *Tít.* 1, *trat.* 5, *Ord. de la Real Arm.*

(3) Art. 106. Las faltas de limpieza y arreglo en cuanto prescribe este título, se correjirán séria y constantemente con privacion de paseo ó de racion de vino, ó con algunas horas de estai ó de planton á la prudencia del comandante, segun la clase de la falta y del sujeto culpado: y aun con cepo ó grillos, con destino á limpiar la proa, con racion á pan y agua, y con palos, si su gravedad llega á suciedades indecentes en mesas de guarnicion, por los costados, ó en otro paraje cualquiera fuera de los establecidos: señalándose á sarjentos y oficiales de mar el suyo donde le hubiere con distincion de la jente: y usando de él de cámara baja solo los oficiales de guerra y mayores y guardias marinas. *Tít.* 2, *trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(4) Véase la nota 7, pág. 176.

(1) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia promovida por José Cortés y Perez patron de la matrícula de Benidorm, en solicitud del privilejio de innovacion por las temporadas de los años 1858 y 1859 de un arte de pesca llamada Lísera, en el sitio denominado Punta del Pinete, á sotavento de la almadrava que se cala en aquella villa, y S. M., de conformidad con lo opinado por la estinguida Direccion jeneral de la Armada, ha tenido á bien desestimar dicha pretension resolviendo al propio tiempo se prohiba el uso del referido arte y se recomiende á V. E. dicte las órdenes oportunas para que se vijile el uso de las artes estacionarias y de arrastre sobre la costa. Madrid 18 de enero de 1858.

M.

MAESTRANZA. Al efecto de procurarse un buen número de operarios, se estableció por el art. 1, tit. 6, trat. 4 de las Ord. de la Real Armada la matrícula de los carpinteros de ribera y calafates, bien que mezclada con la de la marinería, y al publicarse en 1751 el tit. 3 del tratado 10 se estableció por el art. 38 (1) la matrícula de maestranza como tan precisa para la navegacion como los marineros. Por el tít. 7 de las Ord. de Mat. (2) se le dió una organizacion conveniente fijándose las cualidades y deberes de los que formasen parte de la misma.

(1) Art. 38. Siendo los carpinteros de ribera y calafates para las contrucciones, y carenas de los bajeles, tan precisos como los marineros para sus navegaciones, deberán todos en la misma conformidad estar matriculados; formándose sus asientos en la lista de Maestranza con igual formalidad y método, que la de la jente de mar, y como á ésta ninguno se permitirá trabajar en los oficios sin la indispensable circunstancia de estar alistado en la matrícula. *Tit.* 3, *trat.* 10. *Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 1.º En cada departamento solo se permitirá la matrícula de carpinteros de ribera y calafates en el número que segun las precisas atenciones acordase la junta, de la que su presidente el capitan jeneral advirtirá al comandante principal de los tercios, á fin de que este prevenga lo conveniente á los comandantes particulares de ellos, y arregle cada uno en el suyo los que de cada clase hayan de admitirse: desde luego deben quedar en la matrícula los que de ellos estuvieren en actual servicio, ó hubieren servido á mis bajeles ó arsenales, aunque escedan del número presupuesto, y los que reuniesen una regular intelijencia de ambos oficios, lo que espresamente mando promover en los arsenales y provincias; á cuyo fin, el injeniero jeneral propondrá los medios mas eficaces, sin omitir el de aumento de jornal á los que combinasen esta doble intelijencia: si no los cubriesen entre todos estos, deberá procederse al efecto por seguros é imparciales informes de la preferente habilidad y conducta de los sujetos; quedando separados de la matrícula todos los demás de estas clases y de cualquiera otra que se hubiese introducido, como la de toneleros; y al efecto pasará el comandante de injenieros al capitan jeneral del departamento relacion filiada de los individuos de ambas clases que ahora dotan mis arsenales y bajeles, con espresion de sus domicilios, para que transmitiéndola al comandante principal, le mande circular las noticias competentes á los comandantes de los tercios, para que se proceda con su arreglo á formar las listas de la maestranza.

Art. 2.º De las alteraciones que ocurrieren así en los arsenales como en mis bajeles por desercion, fallecimiento ó despido, y por castigo de los carpinteros de ribera ó calafates, se pasará por el mismo comandante de injenieros noticia por junio y diciembre de cada año al capitan jeneral, para que se circulen por el comandante principal las noticias, y se anote en los asientos la novedad de la separacion y se comunique la providencia de si debe ó no procederse á su reemplazo.

Art. 3.º No se permitirá la matrícula de aprendices, y aun se separarán de ella

2. Por Real órden de 21 de setiembre de 1829 confirmada por otra de 27 de abril de 1830 en la duda de si convendria ó no la entera supresion de la matrícula de maestranza dejando á los carpinteros de ribera y calafates la facultad de ejercer libremente sus respectivos oficios, sin el requisito de la matriculacion ni de las obligaciones que ella impone, se mandó suspender la matrícula hasta nueva órden. Consecuencia de estas disposiciones fué la de quedar libres los constructores de naves para valerse de los calafates y carpinteros de ribera, que mas les acomodara, segun se mandó en Real órden de 5 de diciembre de 1830 (3), ratifi-

los que se encontrasen en el arsenal incapaces de vencer debidamente el jornal de oficial; tambien se separará de la matrícula á todo individuo de maestranza que se aplicare á otros oficios de que saque principalmente su manutencion.

Art. 4.° Véase en la nota 5, páj. 434.

Art. 5.° De las maestranzas habrá listas separadas en cada matrícula, de que se pasará copia á la capital del partido, y noticia de allí á la del tercio á fines de mayo y noviembre de cada año, para que los comandantes particulares la dirijan al comandante principal.

Art. 6.° Dentro de los pueblos de su domicilio podrán los individuos de maestranza no matriculados ejercer libremente su oficio; pero no trabajar fuera de dichos límites, ni ser recibidos en los arsenales, ni en obras que se hicieren de cuenta de mi real hacienda, á menos que falten individuos de maestranza matriculados, en cuyo solo caso podrá admitirse á los que no lo fueren.

Arts. 7.° y 8.° Véanse en las notas 2, páj. 163, y 4, páj. 164.

Art. 9.° Se convocará y despedirá la maestranza en los mismos términos que la marinería; y cuando se congregare la llamada pasará relacion de ella el comandante principal al capitan jeneral del departamento, como á la inversa en los despidos, para que tomada razon de los pasaportes en la comandancia principal, se avise á la de los tercios: bien entendido, que al venir y regresar de campaña tendrán sus dietas como la marinería, y la facultad de asignar parte de su sueldo á las familias.

Art. 10. Ademas de la maestranza útil para mi servicio habrá con separacion lista de la jubilada, en que se comprenderán los que hubiesen obtenido goce de inválidos, segun propuestas que hubiese hecho el injeniero jeneral por lo respectivo á los estropeados en mis arsenales y bajeles; y lo mismo podrá hacer por su parte el comandante principal de los tercios con aquellos que se hubieren inutilizado en mi servicio en las provincias ó partidos: tambien se incluirán en la misma lista los que habiendo servido tres años en mis bajeles ó arsenales sin desercion hubiesen quedado inhábiles, ó llegado sin aquella falta á los sesenta años de edad.

Art. 11. Del mismo modo que la marinería cuando entra en el servicio de campaña sale de las órdenes de los jefes de las matrículas, y se pone á la de los comandantes de su destino; sucederá lo mismo con la maestranza, con sola la diferencia de que la de arsenales y embarcada en mis bajeles reconocerá por jefe facultativo al injeniero comandante en la práctica de los trabajos que pudieren ofrecerse; pero el ejercicio de la jurisdiccion estará en los mayores jenerales de escuadra ó departamento, como dimanada de sus respectivos jefes. *Tít. 7, Ord. de Mat.*

(3) Escmo. Sr.: Al Sr. Secretario del Despacho de Hacienda digo con esta fecha lo siguiente: — Enterado el Rey N. Sr. de la esposicion hecha por la jun-

cada en otra de 19 de enero de 1842 (4). Habiéndose ultimamente solicitádose el ingreso en la maestranza por unos hijos de cierto carpintero de ribera, se mandó por Real órden de 28 de marzo de 1853 (5) que se

ta de comercio de Barcelona que con carta de 1.° de setiembre último me acompañó V. E., y en la que pide se declare que para la construccion de buques y demás obras propias de la maestranza se faculte al capitan ó dueño para valerse de los carpinteros de ribera y calafates que mas le acomode, y para las obras de adorno de los artistas de blanco ó ebanistas que tengan por conveniente á precios convencionales, se ha dignado S. M. resolver, de conformidad con el parecer de la Real Junta superior del gobierno de la Armada, que queden libres los que construyen, carenen ó compongan embarcaciones de escojer los operarios que les acomode, y á precios convencionales, supuesto que para las obras propias de carpinteros de ribera y calafates se observa lo que previene la Ordenanza de Matrículas en sus artículos 4.° y 6.° del título 7.°, quedando en la absoluta libertad de emplear en obras de adorno, lujo y otras accesorias que no sean propias de aquellas facultades los operarios que tengan por conveniente. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes y por resultas de su citada carta.—Lo que traslado á V. E. de la misma Real órden para su intelijencia, y que publicándolo como regla jeneral se eviten por este medio que ocurran otros incidentes de igual clase que hagan necesarios nuevos recursos.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Madrid 5 de diciembre de 1830.—El Conde de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Real Armada.

(4) El Rejente del Reino, de conformidad con el parecer de esa Junta espresado en la carta de V. E. de 28 de diciembre último, número 2435, no ha tenido á bien acceder á la solicitud de D. Julian Vuzeta para que ninguno que no tenga título suficiente pueda dirijir la construccion de buques mercantes, y se ha servido resolver que se deje espeditos á los navieros y dueños de los buques para sus construcciones, carenas y composiciones con arreglo á lo dispuesto en Real órden de 5 de diciembre de 1830. Dios, etc. Madrid 19 de enero de 1842.

(5) He dado cuenta á S. M. de la instancia documentada de Benito y Manue Carreras, vecinos de Masnou, que V. E. me ha dirijido con oficio de 8 de enero último, n.° 39, en solicitud de que se les inscriba en la matrícula de maestranza de aquel distrito, fundándose en que lo está su padre; en que por la edad avanzada de este les tiene confiadas las obras de construccion, que desempeñan con intelijencia, porque poseen los conocimientos necesarios; en que se hallan exentos del servicio del ejército, tanto por su edad, como por haber puesto dos sustitutos. Se ha enterado igualmente S. M. de lo que han informado sobre el particular el comandante de marina de la provincia de Mataró y el Comandante jeneral del Departamento de Cartajena, quienes no solo apoyan la referida solicitud por las circunscias de los interesados, sino que atendiendo á la escasez que se nota de maestranza matriculada, por hallarse suspensa su admision, opinan que se alce esta suspension, con cuyo parecer se conforma V. E., proponiendo que se tome en consideracion y se reunan los datos necesarios para realizarlo del modo que se juzgue mas conveniente y conceptuando que deben ser preferidos para ingresar en dicha matrícula los que, poseyendo los conocimientos suficientes, se hallen inscritos en las listas de marineros hábiles, cubriéndose el resto hasta el número que se fije con terrestres de buena conducta y que hayan cumplido su aprendizaje en la facultad. Tam-

formase espediente y que informasen las autoridades de marina acerca la conveniencia de levantar ó no la referida suspension, lo que no se ha resuelto todavía, y no existiendo apenas persona suficiente despues de treinta y un años de suspension, trabajan y construyen buques de toda clase los carpinteros de ribera y calafates no matriculados en fuerza de la facultad que les concede el art. 6 del tit. 7 arriba citado para poder trabajar dentro de su pueblo y aun fuera de él en falta de matriculados, segun tambien lo establece la Real órden de 11 de diciembre de 1858 (6), declarando al propio tiempo que los carpinteros de ribera y calafates no tienen derecho para ocuparse en las industrias de mar.

bien ha tenido presente S. M., que la mencionada matrícula se suspendió hasta nueva resolucion por la Real órden de 21 de setiembre de 1829, y por la de abril de 1830 se determinó, con presencia de los dictámenes de todos los vocales de la Junta superior del gobierno de la Armada, que continuase suspenso el alistamiento de maestranza hasta que la misma Junta propusiese un nuevo arreglo sobre el número fijo de que deberia constar, y las circunstancias y precauciones con que deberia procederse en la matrícula citada de esta clase, á fin de evitar los muchos abusos que habian solido esperimentarse: que desde entonces han trascurrido mas de 20 años sin que haya llegado el caso de restablecerla : que para verificarlo en la época actual es preciso que medien motivos muy poderosos de necesidad y conveniencia del servicio, porque con ello vá á restrinjirse la facultad de dedicarse libremente á los oficios de carpinteros de ribera y calafates, que son los que comprende dicha matrícula, respeto á que con arreglo á ordenanza solo dentro de los pueblos de su domicilio podrán ejercerlos los no matriculados, y que sin estarlo tampoco se les podrá admitir en las embarcaciones mercantes, ni trabajar en los arsenales ó en obras de cuenta de la Hacienda pública, sino á falta de matriculados; y por último que se vá á aumentar el número de los aforados de marina, cuando tantas competencias ocasiona el sostener el fuero y exenciones que están concedidas á la matrícula de marinería, en justa retribucion del servicio personal que prestan en los buques de guerra. Impuesta S. M. de todo, y persuadida de la conveniencia de que se dé á este asunto toda la instruccion posible para asegurar el acierto, adoptando la idea enunciada por V. E. de que se adquieran los datos necesarios, se ha servido resolver, que el Capitan y Comandantes jenerales de los tres Departamentos, con vista de los datos que consideren oportunos, y oyendo á los comandantes de las provincias de su respectiva comprension, informen sobre el particular lo que se les ofrezca y parezca, y que la Junta consultiva de la Armada, con presencia de estos informes dé su dictámen instructiva y razonadamente. En cuanto á la peticion de los espresados Benito y Manuel Carreras, en atencion á sus particulares circunstancias y á los favorables informes de que se ha hecho mencion, ha tenido S. M. á bien concederles su matriculacion en las listas de maestranza por gracia especial; pero prohibiendo al mismo tiempo que se dé curso á instancia alguna de esta naturaleza hasta que se resuelva definitivamente si ha de alzarse ó no la suspension de la referida matrícula. Lo que digo á V. E. de Real órden, en contestacion á su citado oficio, y para los efectos consiguientes. Dios, etc. Madrid 28 de marzo de 1853.

(6) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de las comunicaciones de ese Ministerio de 24 de diciembre del año próximo pasado y 10 de agosto del presente, par-

MALLA. La abertura que tiene la red entre nudo y nudo. Las mallas conviene sean de un tamaño considerable para que por sus clavos puedan salir con facilidad las crias de la mayor parte de los peces, con conocimiento de que segun el impulso mas ó menos violento que se diere á las redes se estrechan ó juntan en el acto de tirar de ellas.

2. En algunos artes de pesca se halla ya determinado el grandor de las mallas, y en los que no lo sea debe estarse á la prudente resolucion del comandante de marina respectivo, segun lo establece el artículo 122 tit. 3 trat. 10 Ord. de la Real Arm. (1). Lo propio establecen en distin-

ticipando en la primera lo resuelto sobre las contestaciones habidas entre el gobernador de Castellon de la Plana y autoridades de marina, acerca de la competencia de los carpinteros matriculados para ocuparse con preferencia á los de ribera en los trabajos del astillero de Vinaroz, é indicando con este motivo la conveniencia de que por este Ministerio se manifieste su conformidad, y reproduciendo la segunda dicha determinacion, para que con arreglo á ella se dicte lo conveniente á fin de poner término á la desagradable contienda que motiva la formacion de este espediente. Enterada S. M. de los informes emitidos en el particular é impuesta asimismo de que entre la maestranza no matriculada de Vinaroz existe un número considerable de aprendices hasta de 16 años de edad, que cuando no tienen trabajo se ocupan en los de la playa para procurarse el sustento, con perjuicio de los matriculados que disfruten esta prerrogativa, en compensacion de la obligacion que contraen de estar prontos para pasar al servicio de los buques de guerra cuando son llamados, al paso que el terrestre queda libre de este compromiso disfrutando los mismos goces que aquellos, ha tenido á bien resolver: que estando dispuesto en el art. 6.°, trat. 7.° de la Ordenanza de Matrículas que la maestranza no filiada en estas puede ejercer libremente su oficio dentro de los pueblos de su domicilio y facultados los dueños de las embarcaciones y los carpinteros de las mismas por la Real órden de 5 de diciembre de 1830 para valerse en las construcciones y carenas, de los carpinteros de ribera y calafates que mas les acomode; se recomiende la estricta observancia de uno y otro Real precepto, así como de los artículos de la Ordenanza y demás soberanas disposiciones, por las cuales solo es permitido aprovecharse de las industrias de mar á la marinería matriculada; que se hagan con esta fecha las prevenciones conducentes al Capitan jeneral de Marina del departamento de Cartajena y se circule esta disposicion en las matrículas del litoral de la Península para evitar la reproduccion de casos de igual naturaleza. Lo que de Real órden digo á V. E. para su conocimiento, fines que juzgue oportunos per ese Ministerio de su digno cargo y en contestacion á las citadas comunicaciones. Dios, etc. Madrid 11 de diciembre de 1858.

(1) Art. 122. Cuidará que en el modo de pescar se guarden aquellas reglas y medidas proporcionadas á que no venga á menosl a cria de peces; prohibiendo la pesca en los tiempos en que deshovan, y determinando el grandor de las mallas de las redes proporcionado á la calidad de las pescas, y parajes en que hubieren de emplearse. Y como en estaOr denanza jeneral no puede particularmente prevenirse todo lo perteneciente á este asunto, por ser tantos y tan diversos los modos de pescar, es mi voluntad que luego que los ministros lleguen á sus respectivas provincias, se informen exactamente y por menor de todo lo que se practica en la estension de ellas;

tos artículos y títulos segun la clase de pesca las Ordenanzas Generales de la misma (2).

MANIFIESTO. Es la relacion que los capitanes ó patrones de los buques deben presentar á su llegada á los puertos de España espresando el número, cantidad y calidad de los jéneros y efectos que conducen

y averiguen por sí y por informes á fin de que con presencia de todas las circunstancias se forme para cada una la ordenanza particular que haya de observarse invariablemente en lo venidero. *Tít.* 3, *trat.* 10, *Ord. de la Real Arm.*

(2) *He aquí lo que sobre esta materia se lee en el Diccionario de la Pesca.*

Concurriendo regularmente para esta pesquera cada hombre de los seis siete á ocho que para emprenderla forman compañía con las piezas de red que puede costear: y constando en muchos puertos el arte ó armamento completo de esta clase, de veinte á veinte y dos piezas de red, cada una deberá constar cuando nueva de catorce brazas de largo, y tres y media de ancho, con la *malla* de á pulgada en cuadro.

El modo de pescar con ellas no es en sí perjudicial ejecutándolo regularmente de dia, y sin balo, pero por lo comun notándose que la *malla* del cope ó paño de cerrado es sumamemte estrecha se declara que para evitar el perjuicio que causa á la cria, no puede usarse la triana y barquia, sin que á lo menos dicho paño de cerrado tenga la *malla* de una pulgada en cuadro.

En los siete meses restantes podrán emplearlo los pescadores; pero con la precisa circunstancia de que la *malla* del copo de esta red, estando seca, ha de tener de perfecto cuadrado á lo menos una pulgada castellana.

El artículo 4, del tratado 4, dice: Por lo mismo sin admitir escusa ni réplicas estudiadamente aparentes, sujeridas por el interés particular para sostener abusos que la razon y la esperiencia reprueban, las espresadas parejas de privilejio tengan y usen precisamente en los mencionados meses en que queda establecida la veda jeneral, la *malla* del copo ó corona de *dos y media pulgadas* castellanas en cuadro: sin cuya indispensable circunstancia, y otras que se espresarán, no solo se prohibe pescar á los patrones destinados, sino que los ministros de las provincias les impongan las penas que se señalan en los artículos sucesivos.

Para que así se verifique (dice el artículo 5), sin que pueda haber fraude y evitar en lo posible el perjuicio de las crias aun en el limitado número de las indicadas parejas, el mismo ministro de la provincia de marina de Valencia, y de las demás á quienes comprenda, cuiden particularmente de mandar y hacer se pongan dos plomos redondos del peso de una ó dos onzas en cada red de las que espresa el anterior artículo á los estremos de la *gran boya*, colocados abrazando parte de la misma red á modo de *marchamo*; de manera que no se puedan estraer, cambiar ó variar sin que deje de conocerse semejante abuso.

El 6 continúa: Para señalar estos plomos con la seguridad correspondiente, tendrán dos sellos ó cuños, de manera que el uno de ellos estampe las armas reales, y el otro las palabras *de privilejio.*

Para que estos plomos (prosigue el 7) conserven las señales y distintivos espresados, que serán el documento auténtico de la integridad de los patrones en usar únicamente las redes con las *mallas* que se señalan para la temporada de veda, y destino de la pesca que hicieren con ellas al abasto de las reales mesas, cuidarán

á bordo. Tiene por objeto evitar las maniobras fraudulentas que pudieran hacerse en alta mar, y sobre todo en la proximidad de las costas: sirve tambien para facilitar el fondeo, y de garantía á la administracion para recaudar los derechos.

de resguardarlos envolviendo cada plomo en un pedazo de lona, proporcionado á su tamaño, afianzándole con algunas puntadas.

Los ministros de marina de las respectivas provincias (se manda en el 8) vijilarán con especial cuidado sobre este punto: y siempre que lo tengan por conveniente, segun les dictare su celo, pasarán al reconocimiento de dichas redes, haciendo descoser las lonas de los plomos para examinar la identidad de ellos: y verificada se envolverán de nuevo, segun queda prevenido.

El 9 establece: Al patron de estas parejas privilejiadas, en cuyo bordo se hallare otra red sin los sellos de plomo determinados, aun que tenga la *malla* del copo del tamaño establecido y diga que la lleva por doble ó *respeto*, se le exijirá la multa de 100 pesos sencillos, que se repartirá entre las viudas pobres, huérfanos, enfermos, y ancianos imposibilitados del gremio.

Al que se le aprendiere (dispone el 10) con red sin los *plomos de sello*, y la *malla* del copo constase de solo *dos pulgadas en cuadro*, ó menos, se le exijirá igual multa, que se ha de repartir del propio modo; y además se le destinará sin remision al servicio de una campaña en la armada; de manera, que sin que esta se verifique no pueda volver á la clase de patrones.

El artículo 11 relativo á dichas redes de tiro terminantemente espresa en razon de sus mallas: Y se tendrá asimismo otra forma ó molde redondo mas delgado para la *malla* de los carteles ó copes, cuyo ámbito deberá ser de 4 á 6 líneas á lo menos, con el grueso del hilo correspondiente á la resistencia ó fuerza que en la triana, cedazo ó cerco debe hacer la red por la parte central, cuando se verifique la pesca de sardina en que se emplea.

El 12 dice: Las espresadas formas malleros ó moldes se conservarán para modelo, y que todos le tomen siempre de ellos, en el arca, caja ó archivo del gremio; sellados con alguna marca á fuego, cuyos directores los franquearán, para que haga cada uno y saque los que necesitare: sin que nadie puede esceder ni disminuir en una media línea.

No se permitirá en ellas otra *malla*, que la de *una pulgada en enjuto* como las redes de atajo. Si alguno contraviniese á este artículo, sufrirá la multa de 10 *ducados de vellon*: y en caso de reincidir debe perder irremisiblemente la red, cuyo valor se ha de aplicar como corresponde á los pobres del gremio.

El 9 dice: Reducido á estos indispensables términos el arte de *malla* real, se declara: que como las mangas ó nasas en las paraderas no perjudican en esta clase de redes, podrán usarlas en los parajes convenientes á trechos de veinte brazas; pero la *malla* de ellas deberá contener en su perfecto cuadrado el ámbito de *una pulgada castellana*, á lo menos con la red.

Las espresadas redes destinadas á tales pesqueras han de tener las *mallas* en todo el discurso del año, á lo menos á *pulgada castellana en su cuadro*; á escepcion de los tres meses de *marzo*, *abril* y *mayo*, en que por razon de las crias, no se permitirán absolutamente otras redes mas que aquellas cuya *malla* sea de *dos* y *media pulgadas*, para evitar el perjuicio que notoriamente resulta de lo contrario.

El artículo 3 añade: Por lo mismo, atendiendo á la importancia de precaver los

2. Acerca los manifiestos deben observarse los arts. 21 al 35 de las Ordenanzas jenerales de la renta de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (1), á tenor de los cuales debe hacerse por duplicado, en español

abusos que en esta parte se han notado conocidamente opuestos al fomento de inmensidad de peces que nacen en aquellos criaderos, y otros que salen ó entran á nutrirse: siempre que se verificase en las espresadas *redes de atajo*, que el claro ó ámbito del cuadrado de su *malla*, estando enjutas fuere menor de *una pulgada* en los términos que previene el artículo antecedente, perderán los dueños sus redes que se venderán al que mas diere, repartiendo su importe entre los pobres del gremio.

Este arte es conocido en distintos parajes con los nombres de *medio-mundo*, *red de langostas*, y con cualquiera que se usare, no se permitirá sin que la *malla* de la manga, paño ó pedazo de red con que está armado conste su cuadrado de *una pulgada*.

Y continúa en el artículo 3: Cualquiera persona que se hallare pescando con el velo sin el tamaño en la *malla* que previene el artículo 1, por primera vez se le quitará el pedazo de red que lo forma: y por segunda el todo de dicho arte, además se le exijirá la multa de dos ducados.

(1) Art. 21. Todo capitan ó patron está obligado á presentar al administrador de la aduana un manifiesto de todo el cargamento, con dos copias estendidas en idioma español.—La presentacion del manifiesto se hará dentro de las veinticuatro horas, contadas desde el momento en que, despues de fondeado el buque, reciba la visita de la comision de Sanidad, y sin que obsten para ello los dias festivos.—Si no fuese presentado dicho documento en el término señalado, se incurrirá en la pena que establece el artículo 427.

Art. 22. No están obligados á presentar manifiesto los capitanes de los buques de guerra españoles, escepto cuando conduzcan mercancías sujetas al pago de derechos de entrada en el Reino; en cuyo caso se cumplirán esta y todas las demás formalidades establecidas para la marina mercante.

Art. 23. Los buques de vapor nacionales y estranjeros están obligados á la presentacion de manifiestos, así como á las demás formalidades establecidas para las naves de vela.—Si hubieren de salir á las pocas horas de su entrada en el puerto el capitan presentará al administrador, luego que sea admitido á plática, el manifiesto de la carga que conduzca, y en seguida se le facilitará guia de alijo de la declarada para el puerto; presentando sus dueños ó consignatarios las declaraciones y demás documentos que están prevenidos para verificar el despacho. Los individuos del resguardo cuidarán de que nadie entre en los buques hasta que se verifique el fondeo por las personas autorizadas á este fin.

Art. 24. Si los buques quedaren incomunicados, el administrador de la aduana cuidará de que, antes de cumplirse las veinticuatro horas señaladas para presentar el manifiesto, se reclame este del capitan con las precauciones necesarias, y se le pase inmediatamente, anotándose la hora en que se recibe.

Art. 25. Los capitanes de los buques que, por venir con patente súcia, deban trasladarse á los lazaretos para hacer cuarentena, no están obligados à la presentacion de manifiesto hasta que á su regreso reciban la visita de Sanidad.

Art. 26. La presentacion del manifiesto será obligatoria y se verificará en todos los puertos, calas ó fondeaderos á que arriben los buques, aunque sea por

y dentro las veinte y cuatro horas de fondeado el buque y recibida la vi-

causa forzosa; y los administradores de estos puntos, ó en su defecto los jefes del cuerpo de carabineros de servicio en ellos, remitirán copias al administrador de la aduana del puerto á donde vayan destinados los buques y al principal de la provincia.

Art. 27. Los manifiestos se estenderán en idioma español, espresando lo siguiente : —1.° La clase, nacion, nombre, número de toneladas y el de los tripulantes del buque.—2.° El nombre del capitan ó patron.—3.° El puerto ó puertos de donde proceda.—4.° Los nombres de los cargadores y los de los dueños ó consignatarios á quienes vaya dirijido el cargamento.—5.° Los fardos, pacas, toneles barriles, cajas y demás cabos ó bultos de cualquiera especie, con sus marcas y números correspondientes, espresándose por guarismo y letra la cantidad de cada clase de aquellos.—6.° La clase jenérica de las mercancías ó del contenido de los bultos.—7.° El número y clase de los que contengan mercancías prohibidas.—8.° El número y clase de lòs que vayan de tránsito para el estranjero y posesiones españolas ultramarinas.—9.° La clase, calidad y cantidad, en peso, cuento ó medida castellanos de las mercancías que contenga cada cabo, en el caso de que sean prohibidas.—10. Las permitidas que se conduzcan para otros puertos del Reino.—Y 11. La declaracion de que no conduce el buque otras mercancías, y que ninguna es de las prohibidas por recelo de peste.—Los objetos que por su naturaleza no puedan venir en fardos ni embalados, como el hierro en barras ó planchas, los metales en galápagos, las tablas, las duelas, y demás maderas, los granos y otros semejantes, se declararán en el manifiesto por su peso, medida y cantidad, segun su clase, al tenor del sobordo de la carga del buque que traiga formado su capitan ó patron.—En todos casos se espresará, además de las circunstancias mencionadas, el peso bruto de los bultos.

Art. 28. Á continuacion del manifiesto, pero con separacion, se pondrá una nota circunstanciada : 1.° De las mercancías que la tripulacion traiga fuera de rejistro, hasta mil reales de valor por individuo. 2.° De los artículos sobrantes de las provisiones de á bordo. Y 3.° De las provisiones de guerra. Se considerarán provisiones de á bordo los artículos siguientes : aceite, aguardiente, áncias y cadenas de repuesto, brea, bujías, cáñamo, carbon mineral y vejetal, carnes frescas y saladas, cerveza, cordelería, galleta, granos, harinas, huevos, legumbres secas, leña, maderas de arboladura, manteca, pan, patatas, pescado salado, sal, sebo, sidra, tabaco, velas de lona, vinagre y vino.—Si los sobrantes fueren mas de los necesarios para el rancho de veinte dias de la tripulacion, se exijirán los derechos de lo que escediere, ó se desembarcará y depositará hasta la salida del buque. Se graduará esceso en el tabaco todo el que pase de media libra por individuo de la tripulacion, y quedará sujeto á las mismas reglas.—El carbon de piedra que los buques de vapor conduzcan para consumirlo en la navegacion. se declarará en el manifiesto; pero no adeudará derechos de aduanas, ni otro alguno.

Art. 29. Presentado el manifiesto, no se admitirá mejora ni rectificcaion de ninguna clase acerca de él.

Art. 30. Tan luego como el administrador de la aduana reciba el manifiesto, pondrá á continuacion de él la palabra *admitido*, espresando la fecha y hora con su media firma; y lo pasará á la administracion, en union del rejistro que haya recibido del cónsul, conforme á lo que está prevenido.—En la administracion se

sita de sanidad, sin que obsten á ello los dias festivos, bajo pena de dos

tomará la razon del manifiesto; y poniéndose la conformidad en sus copias, pasará una á la alcaldía de la aduana y otra al jefe del resguardo del puerto, exijiéndosele aviso del recibo.

Art. 31. Si cotejado el manifiesto con el rejistro remitido por el cónsul resultare conformidad, se espresará así, indicando la fecha y poniendo media firma el contador.—En caso de encontrarse diferencia, se procederá segun lo establecido en el artículo 428 de estas Ordenanzas.

Art. 32. Cuando en los manifiestos se declaren *de tránsito mercancías prohibidas*, y no se esprese el pormenor en los términos prevenidos, el administrador dispondrá que se desembarquen; exijiendo á los capitanes ó patrones, respeto de los cabos que se encuentren de mas, las cantidades que fija el artículo 429.—Si la declaracion se hubiere hecho en los términos correspondientes, continuarán las mercancías á su destino en los buques conductores, y no en otros; cuidando el administrador, despues de cerciorarse de la existencia de aquellas á bordo, de que inmediatamente salgan del puerto.—No realizándolo al tercer dia de estar el buque habilitado de salida, se procederá á su descarga; y despues de pesados los bultos, se precintarán y sellarán para depositarlos en un almacen separado, donde no podrán permanecer mas de un mes, dentro de cuyo plazo deberá salir el buque.—Las formalidades espresadas deben practicarse con asistencia del capitan ó persona que este nombre; entregándole una llave del almacen. y siendo de su cuenta los gastos de alijo y demás que se orijinen.—Si el capitan se hiciere á la vela sin recojer dichas mercancías, se procederá en los términos que establece el artículo 430.

Art. 33. Todas las partidas del manifiesto deberán ser declaradas á sus dueños ó consignatarios, y de ningun modo *á la órden*.—Tampoco se admitirá la espresion jeneral de *mercancías* ú otra equivalente; y cuado se verifique, el administrador dispondrá que se desembarquen y reconozcan á presencia del capitan ó persona que este nombre. Se esceptúa el caso de llegar algun buque á un puerto por arribada, resultado de fuerza mayor insuperable, conduciendo de tránsito mercancías para puntos estranjeros; en cuyo caso el administrador de la aduana dispondrá se redoble la vijilancia, para evitar alijos clandestinos de aquellas, disimulando cualquiera falta de pormenores en la documentacion que no sean de todo punto indispensables.—Verificado dicho reconocimiento se procederá segun previene el artículo 431.

Art. 34. Si el manifiesto contuviere tabaco, se pasará nota del que sea al administrador de esta renta.—Cuando no aparezca toda la cantidad de tabaco que esprese el manifiesto, se llevará á efecto lo prevenido en el artículo 483 de estas Ordenanzas.

Art. 35. Se establecerán en las administraciones y alcaldías de las aduanas libros foliados y rubricados por el administrador y contador para copiar los manifiestos, que tendrán numeracion correlativa; y por este órden serán trasladados á los libros, anotándose en los orijinales el fólio ó fólios en que queden sentados.—Estos libros se denominarán de *Manifiestos de capitanes y patrones;* y tendrán las divisiones necesarias para espresar los conceptos siguientes,—1.° Partida del manifiesto.—2.° Número de cabos.—3.° Su clase.—4.° Sus marcas. 5.° Su numeracion.—6.° Clase de mercancías.—7.° Destino que se les dá.—8.° Remitentes.—9.° Consignatarios.—10. Fecha en que se presentan las declaraciones.—11. Idem

mil reales que prefija el art. 427 de la mencionada instruccion (2). Pero si por llevar patente sucia quedan incomunicados no han de hacer el manifiesto hasta despues de recibida la visita de sanidad. Deben espresarse con toda individualizacion los objetos en que consiste el cargamento por su peso, embalaje, calidad, marcas y dueños, así como las provisiones de boca y guerra para abastecimiento de la nave. Una vez hecho el manifiesto no puede mejorarse ni rectificarse por causa ni motivo alguno. Si se halla diferencia entre el manifiesto y el rejistro consular se impondrán las multas mayores ó menores que prefija el art. 428 de dicha instruccion (3) segun las diferencias fuesen de mas ó de menos, y los jéneros de clase ó no prohibida; pero si fuese tabaco, se formará espediente á tenor del art. 483 de dicha ordenanza (4) para la aplicacion

de la entrada de los bultos en almacenes, segun los cumplidos de la alcaidía; y de la en que quedan en los muelles.—12.—Dia en que se despachan los efectos.—13. Fecha en que se satisfacen los derechos.—14. Idem de la salida de los cabos de la aduana. *Ordenanzas jenerales de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(2) Art. 427. El capitan ó patron que dentro del *término* establecido en el artículo 21 no presentare al administrador de la aduana un manifiesto de todo el cargamento que conduce, satisfará la cantidad de dos mil reales, aplicables á la Hacienda pública. *Ordenanzas jenerales de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(3) Art. 428. Si al cotejar el manifiesto con el rejistro consular apareciere diferencia, el administrador exijirá al capitan ó patron, y en su defecto al dueño de la embarcacion, ó á su consignatario legalmente reconocido, el importe del derecho de las mercancías contenidas en cada cabo que, hallándose á bordo, resulte de mas ó de menos en el manifiesto; y un recargo igual al importe de estos derechos, que se distribuirá entre la Hacienda y los empleados descubridores.—Si la diferencia consistiere en bultos manifestados de ménos, y que no se hallen á bordo, se exijirán al capitan, y en su defecto al dueño ó consignatarios los derechos de arancel correspondientes á las mercancías espresadas en el rejistro consular; y un recargo del duplo de estos derechos, que se distribuirá entre la Hacienda y los empleados descubridores.—Esta disposicion se aplicará siempre que las mercancías que contengan ó deban contener los cabos sean de lícito comercio; pero esceptuándose los equipajes cuando no haya lugar á satisfacer derechos, y las mercancías que correspondan á la tripulacion del buque, y cuyo valor no esceda de mil reales por individuo.—En el caso de resultar en el cargamento menos bultos de los comprendidos en el manifiesto, y no en el rejistro, se exijirá la cantidad de cinco mil reales por cada bulto.—Cuando en los cargamentos de carbon de piedra, ó de otras mercancías conducidas á granel, hubiere conformidad entre la nota del cargador, la declaracion del consignatario y el resultado del reconocimiento, pero si se encontraren diferencias de mas ó de menos en el manifiesto, se exijirá al capitan una multa equivalente á la diferencia entre los derechos de la mercancía espresada en el manifiesto y los correspondientes á la designada en el rejistro consular.—Si las mercancías en que resulten diferencias fueren prohibidas, se impondrá por las que aparezcan de mas ó de menos el comiso y el recargo de un 25 por 100 de su valor. *Ordenanzas jenerales de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(4) Art. 483. La formacion de las primeras dilijencias en los espedientes sobre

de la pena que corresponda. Si el capitan sospecha que por efecto del temporal el cargamento ha sufrido avería debe obrar conforme se esplica en la voz *Avería*.

MAR. El conjunto de aguas que rodea la tierra. Su naturaleza no permite sea posesion ni patrimonio de nacion ó persona alguna, así que por derecho de jentes y por principio reconocido en el derecho romano en las Siete Partidas (L. 3. tit. 28, part. 3,) y en los códigos de todas las naciones, nadie tiene imperio sobre el mar y su uso es comun á todos los hombres.

2. Ello no obstante no pudiendo utilizarse el mar sino como medio de ir á un país, y dimanando el ser de uso comun á todas las naciones, de la imposibilidad de apropiárselo, ha habido bastantes cuestiones tocante al particular, habiendo pretendido España en época en que poseia las Américas, ser dueña absoluta de todo el mar del Sud ó Pacífico. El resultado de las referidas controversias admitido por todas las naciones, es que se considere propio de un Estado el mar que baña sus costas á la distancia de tres leguas en una línea paralela á las mismas. Esta es la opinion y principio mas recibido, bien que algunos autores opinen el mayor alcance de un tiro de cañon desde el promontorio mas avanzado, otros la distancia de una legua marina y otros la del horizonte aparente.

3. Además las ensenadas, golfos no muy grandes, y aun los que lo son cuando comunican con el resto del mar por un canal angosto y los estrechos de poca anchura pertenecen al Estado en cuyas costas se hallan.

4. Dice *Martens* que son reconocidos por libres: 1.º el *estrecho de Gibraltar* fuera del alcance del tiro de cañon: 2.º el mar de *España*: 3.º el de *Aquitania*: 4.º el del *Norte*: 5.º el *Blanco*: y 6.º el *Mediterráneo*; y que no se cuestiona el derecho esclusivo: 1.º de la *Gran Bretaña* en el *canal de San Jorje*: 2.º el de *Dinamarca* en el *grande y pequeño*

aprehension de efectos estancados, cuando esta haya tenido lugar por la falta absoluta de documentacion y signos comprobantes de su lejitimidad en la circulacion interior, cabotaje y esportacion, corresponderá á las administraciones de aduanas; las cuales deberán pasar á las estancadas copia de la certificacion en que consten los hechos, calificados por aquellos, y los nombres de los aprehensores, para que, sustanciado el asunto en los términos establecidos, se pueda proceder á la distribucion del premio en la forma correspondiente y á lo demas á que haya lugar.—Si existieren los documentos y signos de que se ha hecho mérito, ó se tratare del comercio de importacion, el espediente que se instruya seguirá los mismos trámites establecidos respecto á las demas incidencias del ramo; solo que, declarado el comiso por la Direccion de Aduanas, se entregará el jénero aprehendido á la correspondiente oficina de estancadas, para que, hecha la apreciacion de su estado, se abone á los partícipes la parte que en tal concepto les perteneciere. *Ordenanzas jenerales de Aduanas de 10 de setiembre de 1857.*

Belt y en el *estrecho del Sund*: 3.° el de los turcos en el *Archipiélago*, mar de *Mármara* y en los *estrechos* que comunican con el mar *Negro*: 4.° el de Nápoles en el *estrecho de Mesina*: 5.° el de Holanda en el *Suidersee*: y 6.° el de Suecia en el *golfo de Finlandia*.

5. Ha sido objeto de serias contestaciones: 1.° el derecho que ha pretendido la Gran Bretaña al imperio y propiedad de los cuatro mares que bañan esta isla, y particularmente del canal *británico* y paso de *Calais*: 2.° el de la república de Venecia al imperio en el mar *Adriático*: 3.° el de la república de Génova sobre el *golfo de Génova*: 4.° el imperio en el *Báltico*, tanto entre los Estados que le rodean como por los estranjeros, de los cuales la Dinamarca dueña de su entrada se cree con derecho de cerrarla á todas las hostilidades en tiempo de guerra.

6. Median además otras muchas contestaciones con referencia á todos los mares adyacentes á las posesiones de los europeos en *Asia*, *Africa* y *América*, parte de las cuales se han arreglado por tratados.

7. *Pinheiro* en sus notas á *Martens* no cree que los estrechos del *Sund* y de *Mesina* y el que comunica el mar *Negro* con el *Mediterráneo* puedan equipararse con el canal de *San Jorje*, el *Suidersee* y el golfo de *Finlandia*, por no ser lícito disputar el uso de los primeros á todas las naciones del universo interesadas en disfrutarlo.

MARRUECOS. Libre la Península de la dominacion de los moros, se llevaron nuestras armas á la costa africana y España se apoderó de Ceuta, Melilla, Peñon de Velez y Alhucemas que constantemente han permanecido en poder de España, prescindiendo de otras poblaciones que por diferentes causas se abandonaron. Las tentativas de los marroquíes para arrebatarnos estas posesiones fueron muchas, y tanto por este motivo como por la piratería á que se dedicaban era precisa una continua guerra, hasta que en 28 de mayo de 1767 se celebró el primer tratado que estableció relaciones amistosas con aquel imperio, en el cual, por lo que á nuestro propósito incumbe, se estipuló el derecho á comerciar una nacion con otra y que nuestros buques pudieran permanecer en los puertos marroquíes todo el tiempo que quisieren, segun resulta de los arts. 5 y 6 del mismo (1). En 30 de mayo de 1780 se

(1) Art. 5.° Se permite un comercio libre entre ambas naciones, así como la navegacion de un pais á otro: cualquiera embarcacion ha de poder estar en los puertos el tiempo que quisiere, y los vasallos de una y otra potencia podrán, sin que se entrometa en ello otro alguno, comprar y vender los jéneros que quisieren, como quisieren, y donde les convenga, aunque sea en lo interior de los reinos, esceptuando los que fueren de contrabando.

Art. 6.° Que se fijarán para siempre los derechos de entrada y salida que deba pagar el comercio, pero las embarcaciones de guerra estarán exentas de pagar ninguno de ellos, ni tampoco anclaje ni otro cualquiera impuesto. *Tratado de 28 de mayo de 1767*.

celebró otro tratado, en el cual si bien hubo algunas estipulaciones mercantiles, no se hizo pacto alguno que interesara la navegacion. En 1.° de marzo de 1799 se estipuló otro, en el que además de varios pactos relativos al comercio y estraccion de granos, se estipularon por los artículos 16 al 24, 32 y 34 al 39 (2), diferentes ventajas respeto á navega-

(2) Art. 16. Las embarcaciones mercantes de ambas naciones podrán arribar á los puertos de cualesquiera de ellas, viniendo habilitadas de papeles por las oficinas que corresponde. Los pasaportes que lleven en su navegacion se dispondrán de modo que para su intelijencia no se necesite saber leer. A los que no los lleven se conducirán por el buque que los encuentre al puerto mas inmediato de su nacion, sin molestarlos, y con la obligacion de presentarlos intactos al gobernador de aquel. Los pequeños barcos pescadores de una y otra potencia no estarán obligados á la presentacion de pasaportes. Estos podrán variarse en su forma, teniéndose cuidado mútuamente de avisar de cualquiera innovacion que se ejecute, para noticia de sus individuos.

Art. 17. Los buques de guerra de ambas potencias no obligarán á los mercantes de ellas que encontraren en alta mar, y quisiesen reconocer sus pasaportes, á que echen sus botes ó lanchas al agua, pues lo deberán hacer los de guerra; los que no destinarán mas que una persona de toda su confianza que suba á bordo para dicho reconocimiento; y esta por ningun pretesto podrá sondearlos ni rejistrarlos, ciñiéndose únicamente á inspeccionar los pasapartes que deben llevar los marroquíes del cónsul jeneral de España bajo el método mas sencillo, y los españoles, los acostumbrados en su gobierno; en intelijencia, de que si unos ú otros causasen voluntariamente daño ó incomodidad á cualquiera buque ó su tripulacion, el agresor será castigado á proporcion de sus escesos, y responsable á la reparacion de los perjuicios que hubiese causado.

Art. 18. Las embarcaciones de ambas naciones que se encontrasen en alta mar y necesitasen de víveres, aguada ú otra cosa esencial para continuar la navegacion, se suministrarán mútuamente cuanto tengan en la parte posible, abonándose el valor de lo que dieren al precio corriente.

Art. 19. En prueba de la buena armonía que ha de reinar entre las dos naciones, siempre que los corsarios marroquines apresasen alguna embarcacion enemiga, y hubiese en ella marineros ó pasajeros españoles, mercancías y cualquiera otra propiedad que pueda corresponder á vasallos de S. M. Católica, los entregarán libremente á su cónsul jeneral, con todos sus bienes y efectos, en el caso de que regresen á los puertos de S. M. marroquí; pero si antes tocan en alguno de los de España, los presentarán en iguales términos á su comandante ó gobernador; y de no poder verificarlo de una ú de otra manera, los dejarán con toda seguridad en el primer puerto donde arriben. Lo mismo practicarán los buques españoles con los vasallos y haberes de los de S. M. marroquí que encuentren en los buques enemigos apresados; estendiéndose esta buena armonía y el respeto que se debe tener por bandera de ambos soberanos, á conceder la libertad de personas y bienes de los vasallos de potencias enemigas de una y otra nacion que naveguen en embarcaciones españolas ó marroquíes con pasaportes lejítimos, en que se espresen los equipajes y efectos que les pertenecen, con tal que estos no sean de los que prohibe el derecho de la guerra.

Art. 20. Si los buques de cualquiera potencia berberisca que se hallare en

cion, ya para ausilios, pago de derechos y otros referentes á pesca, por los cuales se facultó á los españoles para pescar en las costas de Marruecos desde Santa Cruz de Berberia al norte.

guerra con la España apresaren alguna embarcacion perteneciente á esta, ó á sus súbditos, y la llevasen á los puertos de Marruecos, no se les permitirá en ellos vender ningun individuo de los apresados, ni el todo ó parte de sus jéneros. Lo mismo se observará respectivamente en España si fuese conducido á ella algun buque marroquí apresado por otro de potencia enemiga de Marruecos.

Art. 21. Las embarcaciones de ambas naciones, así de guerra como mercantes, que por otras de cualquiera potencia que estuviese en guerra con una de ellas fuesen atacadas en puertos, ó donde hubiere fortalezas, serán defendidas por los fuegos de estas ó de aquellos, deteniendo á los buques enemigos, sin permitirles que cometan hostilidad alguna, ni que salgan de los puertos hasta veinte y cuatro horas despues de haberse hecho á la vela las embarcaciones amigas. Las dos altas partes contratantes se obligan tambien á reclamar recíprocamente de la potencia enemiga de cualquiera de ellas la restitucion de las presas que se hagan á distancia de dos millas de sus costas ó á su vista, si por no serle posible el aproximarse á la tierra se hallase anclado el buque apresado. Finalmente, prohibirán que se vendan en sus puertos los buques de guerra ó mercantes que fueren apresados en alta mar por cualquiera de otra potencia enemiga de España ó Marruecos; y caso de que entren en ellos con alguna presa de las dos naciones tomada á la inmediacion de sus costas, en la forma que arriba queda esplicado, la declararán por libre en el mismo hecho, obligando al captor á que la abandone con cuanto la hubiese tomado de efectos tripulacion y demás, etc.

Art. 22. Si algun buque español naufragase en el rio *Num* y su costa, donde no ejerce dominio S. M. marroquí, ofrece sin embargo, en prueba de cuanto aprecia la amistad de S. M. Católica, valerse de los medios mas oportunos y eficaces para sacar y libertar las tripulaciones y demás individuos que tengan la desgracia de caer en manos de aquellos naturales.

Art. 23. En todos los puertos habilitados de España se admitirán los buques marroquíes, precediendo las precauciones y formalidades establecidas por la sanidad para la seguridad de la salud pública. En caso de naufrajio ó de arribada forzosa á cualquiera rada, en hora buena no esté jeneralmente habilitada, se les asistirá haciendo lo posible para libertar personas, buques y efectos; cuyo trabajo se satisfará á los precios corrientes, así como el valor de las provisiones que compren sin exijir derecho de ninguna clase, ni tampoco de las mercaderias que se salven y se quieran conducir á otra parte; pues solo cuando se hubiesen de vender en el pais se cobrará los establecidos. La misma reciprocidad se observará sin la menor diferencia en las costas, radas y puertos de S. M. marroquí con los buques españoles.

Art. 24. Las embarcaciones de guerra de ambas naciones no pagarán en ninguno de sus puertos mútuamente derecho de ancoraje ni de otra clase por los víveres, aguada, leña, carbon y refresco que necesiten para su consumo.

Art. 32. La exaccion en los puertos de Marruecos del derecho de ancoraje para las embarcaciones mercantes españolas será desde veinte á ochenta reales vellon por cada una, segun su clase, toneladas, etc., esceptuando las que vengan de arribada, como los pescadores, que serán enteramente libres.

MATRÍCULAS. **El objeto principal y fundamento de la organizacion de la marinería se consigue por la matrícula, dispuesta por los artículos 1 y 2, tít. 6, trat. 4, y 54, tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Armada (1), la que se mandó continuar en los puntos donde estuviere por**

Art. 34. Habiendo acreditado la esperiencia cuan contínuos son los fraudes que hacen los barcos españoles, especialmente en la estraccion de moneda, desde los puertos de S. M. católica á los de Marruecos, el cónsul jeneral, sus vice-cónsules ó comisionados no solo tendrán facultad para inspeccionar y vijilar sobre esto, sino que el gobierno marroquí dará todos los ausilios que le pidan, en caso de necesitarlo, para que aquellos puedan arrestar ó enviar á España á los capitanes ó patrones de embarcaciones donde se encuentre el fraude, y á cualquiera otro individuo vasallo de S. M. Católica que incurra en esta clase de delito; cuidando así mismo el gobierno marroquí de indagar si aun en los buques de cualquiera otra nacion procedentes de los dominios de España vienen efectos embarcados clandestinamente por españoles; en cuyo caso dará parte al cónsul jeneral ó vice-cónsules, á fin de que usando estos de su derecho, lo puedan comunicar á su gobierno. Cualquiera marroquí que fuere aprehendido con jénero de contrabando en el acto de estraccion ó introduccion en los puertos de España, se enviará preso con sus efectos al gobierno de Marruecos, dando parte de lo ocurrido al cónsul jeneral, para que á proporcion de su culpa se le castigue. Pero si el jénero perteneciese á cristianos, se reservará y decomisará este en España, remitiendo tan solo al defraudador. Cuando algun súbdito marroquí arribase á dichos puertos con jéneros de la clase referida, ó de exprofeso entrase con los mismos ignorando que eran prohibidos, deberá desde luego manifestarlos; de lo contrario le comprenderá la pena que arriba se espresa.

Art. 35. A los habitantes de las islas Canarias y á toda clase de españoles concede S. M. marroquí el derecho de la pesca desde el puerto de *Santa Cruz de Berbería* al norte.

Art. 36. Los españoles presentarán la licencia con que deben salir habilitados de los puertos de España ó Canarias al alcaide ó gobernador moro mas inmediato al sitio en que intenten hacer la pesca, y este les asignará sin retardo ni dificultad los límites en que hayan de ejecutarla.

Art. 37. Cualquiera embarcacion española que sea aprehendida por los marroquíes en su costa sin licencia para pescar, ó se haya acercado á ella por necesidad, ignorancia ó malicia, será entregada desde luego al cónsul ó comisionado de España mas inmediato, á fin de que examinando su causa sea absuelto ó castigado el capitan ó patron por sus respectivos superiores, segun las leyes y ordenanzas que rijen en España.

Art. 38. Así los españoles como los moros que hagan el comercio de Marruecos á España, deberán hacer constar en las aduanas de S. M. Católica, por medio de un atestado del cónsul jeneral, vice-cónsules ó comisionados existentes en los puertos de Marruecos, los jéneros y efectos que sacan de estos para aquellos, donde precisamente los han de introducir, sin cuya circunstancia no les comprende la rebaja de derechos que espresa el artículo 28, y pagarán á correspondencia de las demás naciones que no gozan del privilejio. *Tratado de 1.° de marzo de 1799.*

(1) Art. 1.° Siendo tan importante á mi servicio y á la subsistencia de mi armada que no falte la jente de mar necesaria á tripular los bajeles, así como los

el art. 1, tít. 2, Ord. de Mat. (2), disponiéndose en el 4 al 9 del propio título (3) el número de listas de matriculados que deben llevarse, el

carpinteros de ribera y calafates precisos para construirlos, carenarlos y ponerlos en estado de navegar, mando, que todo vasallo mio que quiera seguir la profesion de hombre de mar en cualquier ejercicio que sea, se matricule para ser empleado en mi servicio cuando convenga.

Art. 2.º A ninguno que no esté así matriculado y alistado se permitirá trabajar en la navegacion, ni en el tráfico de puertos, prohibiéndose absolutamente que por pretesto alguno se le dé plaza en navío, plugue, tartana, barco, galeota, gabarra, ni otra embarcacion perteneciente á vasallo mio, como quiera que sea, ni en las embarcaciones destinadas á el resguardo de mis rentas, ó en las que sirvan para el tráfico interior de embarcar ó desembarcar jéneros ó pasar jentes de unas á otras partes aun que sea en los brazos de mar, ó rios navegables, hasta donde llegue el agua salada. *Tít. 6, trat. 4, Ord. de la Real Arm.*

Art. 54. La matrícula de la jente de mar se ha establecido con el fin de que sirva alternativamente en mis bajeles de guerra, siempre que ordinaria ó estraordinariamente se armaren para defensa de los intereses y honor de mi corona y ofensa de sus enemigos: y para que obligacion que tiene tan noble objeto, y que tan considerables utilidades produce á la marinería, no se la haga repugnante con la falsa idea de suspension que la sujeta y priva de la libertad, encargo á los ministros de las provincias y á sus subdelegados, hagan saber á todos los que hoy fueren matriculados, y á los que en adelante se matricularen, que además del cumplimiento de los privilejios que por esta razon les he concedido se les pagarán puntualmente los sueldos que devengaren en mi servicio, serán concluidas las campañas, conducidos sin dilacion á sus casas, y esperimentarán en mis bajeles buen trato y pronta satisfaccion de cualquiera injusticia ó agravio que contra ellos intentare. *Tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 1.º En todos los pueblos que se halla establecida la matrícula de mar ha de continuarse bajo las reglas que prescribe esta ordenanza, para que así se asegure el buen servicio de mis arsenales y de los bajeles de mi armada naval. *Tít. 2, Ord. de Mat.*

(3) Art. 4.º En cada pueblo de matrícula ha de formar el comandante, si fuere en la capital de la provincia ó el ayudante, si en algun distrito, cuatro listas exactas y claras de la jente de mar: á saber, de hábiles, de inhábiles, de patrones y de veteranos, de cuyas clases se tratará: la primera estará en pliegos sueltos agujereados, uno para cada individuo, numerados todos, y colocados por el órden alfabético de los apellidos sin restriccion á clases, y con el nombre del marinero, el de su padre y madre, lugar de su nacimiento, edad, estado, color de ojos, de pelo y demás señales de rostro y cuerpo que lo distingan, y el dia en que se alistó. A continuacion sus destinos en bajeles de guerra ó particulares, con espresion de las clases en que haya servido, y modo de desempeñarlas; sus deserciones, castigos á bordo ó en tierra por delitos graves, y todas aquellas notas de consideracion dignas de recuerdo para conocimiento del sujeto; y por último su paradero ó la nota de ignorarse. Todas estas listas existirán duplicadas en poder de los comandantes de las provincias ó partidos.

Art. 5.º Véase en la nota 16, páj. 130.

Art. 6.º A cargo de los segundos comandantes estará el detall de las matricu-

modo de hacer las anotaciones en cada lista y los pases de los individuos de unas á otras, asi como los requisitos para inscribir á los forasteros.

2. En Canarias se estableció la matricula por Real órden de 3 de octubre de 1817.

3. Para evitar que al efecto de eludir el servicio militar algunos se matriculasen, se han dado diversas disposiciones, que pueden verse en *Quintas* y *Matriculado*. Véase tambien *Convocatoria*.

MATRÍCULA DE EMBARCACIONES. Como medida de órden y para tener conocimiento de las naves españolas á las cuales dispensa el gobierno su proteccion, se exije estén todas matriculadas, á cuyo efecto en cada partido y distrito deben llevarse rejistros espresivos de sus medidas, nombre, porte, fábrica y dueño, las cuales se llevarán en cinco listas colocando en las cuatro primeras las naves de construccion española segun su porte y en la quinta las de orijen estranjero conforme á los arts. 1 y 2 tít. 9, Ord. de Mat. (1). Al formarse el asiento de los

las de la provincia bajo el mando de sus comandantes, apuntando por sí y rubricando en las listas las novedades mensuales que se recibieren de todos los distritos de su comprehension, para tener por este medio corrientes las listas jenerales igualmente que las particulares de los trozos: pidiendo por sí las noticias que necesitaren á los ayudantes de los distritos, que las franquearán inmediatamente, á fin de que se lleve el detall con la claridad que conviene; y rubricarán por sí toda nota en sus listas.

Art. 7.° Solo deberán comprenderse en la lista de hábiles de cada pueblo á los naturales del país y á los establecidos en él por matrimonio ó intereses, aunque sean forasteros: de estos sin esas circunstancias se llevará cuaderno separado con la denominacion de agregados, y no se les pasará á la lista jeneral sin espresa órden del comandante de partido, despues de hecha una campaña desde que elijieron su último domicilio; pero gozarán el fuero y privilejio de matrícula como que en ella tienen su asiento. Con los estranjeros que en debida forma vinieren á avecindarse en mis reinos, y se matricularen, se practicará otro tanto y no con los que mediante el permiso competente se transfiriesen de una á otra matrícula, de que serán árbitros, habiendo hecho dos campañas, y no estando convocados ó embargados para mi servicio.

Art. 8.° y 9.° Véase en la nota 1, páj. 389.

(1) Art. 1.° Ninguna embarcacion de propiedad española podrá usar de esta bandera ni navegar dentro ó fuera de mis puertos sin estar matriculada; y por tanto, debiendo constar puntualmente en todos los partidos y distritos el número y clase de todas las embarcaciones pertenecientes á vasallos mios, se llevarán listas ecsactas en que se acredite el dueño del buque, su porte, fábrica y principales medidas, su clase y nombre por el que fuere conocida: para la mayor claridad de este rejistro se formarán cinco listas: la primera comprenderá las fragatas, bergantines, jabeques, barcas ó polacras, balandras, goletas y demás embarcaciones que hacen navegacion de alta mar ó á puertos estranjeros: en la segunda lista se in-

buques de vapor se ha de anotar el número de toneladas que miden, aunque en el rol se pondrán unicamente las de carga descontándose las que ocupan las máquinas y carboneras en conformidad á la Real órden de 30 de abril de 1847 (2).

2. Los buques que pertenezcan á otro ministerio que no fuere el de marina, se considerarán mercantes y se reputará armador para los efectos de la matriculacion al ministerio á que el buque corresponda, en conformidad á la Real órden de 16 de mayo de 1856 (3).

cluirán los barcos menores del tráfico de costa entre puertos de la península y las Islas Baleares: se ocupará la tercera con los asientos de los barcos de pesca de cualquiera especie que sean: la cuarta con los botecillos y cualesquiera otras embarcaciones menores que solo se ocupan en el desembarco de jente y tráfico de los muelles. En estas cuatro listas no se inscribirá embarcacion alguna de construccion estranjera; pues para las de esta calidad, cualquiera que fuere su clase, habrá una quinta lista.

Art. 2.º En el asiento de toda embarcacion matriculada, de cualquiera construccion que sea, ha de constar su propiedad, nombre y clase del buque, su porte, fábrica y principales medidas, si está ó no en estado de servicio, y provista en aptitud de navegar; si ha salido, cuándo y para dónde, con todo lo conducente á saberse la situacion y paradero. Cada embarcacion será particularmente conocida por su nombre y número que tendrá asignado en su respectivo asiento, con el que estará marcado el casco en la mura cerca de la borda; y tambien lo llevarán visible en el velámen las embarcaciones de pesca, del tráfico costanero, y todas las menores que estas: y cuando una embarcacion matriculada naufragase ó fuese apresada ó hubiere de escluirse por inservible, deberá el comandante despues de bien asegurado espresarlo en su respectivo asiento, dando de esta y de cualquier novedad en este ramo parte mensual al comandante principal. *Tít.* 9, *Ord. de Mat.*

(2) Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. de una instancia de D. Juan Gonzalez Peredo y D. Pedro Ignacio de Paul, dueños de los buques de vapor, primero y segundo *Gaditano*, en solicitud de que en lo sucesivo solo se estampen en los roles de estos buques el número de las toneladas de carga; y S. M. con presencia de lo que ha espuesto el comandante del tercio naval de Barcelona acerca de los fundamentos en que se apoya la práctica seguida en aquel puerto, respeto á los vapores españoles matriculados en aquella capital, de anotar en el asiento que á cada uno corresponde en la lista matriz el completo número de toneladas que mide, y en el rol de su equipaje únicamente las que tiene el espacio disponible para los usos de pasajeros y carga; y enterada tambien de lo que ha manifestado la Junta de direccion de la Armada, de conformidad con el dictámen de esta corporacion, se ha servido declarar por regla jeneral, que así como á los buques de vela no se les cuentan en el número de toneladas que se estampan en sus roles los espacios que ocupan las cámaras y pañol de pertrechos navales, tampoco en los roles de los vapores deben inscribirse las toneladas de los espacios que ocupan las máquinas y carbonera.—Lo que digo á V. E. de Real órden como de sus oficios de 26 de setiembre último, número 3447, y 7 del actual, número 943, y para su circulacion en la armada. Dios guarde á V. E muchos años. Madrid 30 de abril de 1847.—Juan de Dios Sotelo.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(3) Al trasladar al Sr. Ministro de estado la carta de V. E. número 652 de 5 del

3. El asiento de la embarcacion como medida de órden no priva á los interesados de la facultad que les compete de variar el nombre del buque conforme se declaró en Real órden de 19 de junio de 1846 (4) por haberse puesto en duda este principio, en cuyo caso se variará debidamente el asiento.

4. Si una nave fuere apresada y rescatada luego por sus mismos dueños, no deberá matricularse de nuevo si el rescate se verifica en la mar, bastando solo anotarlo en el asiento, pero será indispensable nueva matrícula si se verifica en puerto estranjero con arreglo al artículo 8 tit. 9, Ord. de Mat. (5).

5. Acerca las dificultades que presenta la matriculacion de naves estranjeras, véase lo dicho en *Abanderamiento*.

6. Las escrituras para construccion, ventas ó cesion de naves deben otorgarse en la escribanía de marina celebrándose el contrato entre individuos sujetos á la jurisdiccion de marina; si no todos lo fueran podrá otorgarse en otra escribanía, pero deberá presentarse la escritura en la de marina, sin cuyo requisito no podria procederse á su matriculizacion conforme al art. 27 tit. 1 y 3 tít. 9, Ord. de Mat. (6) ratificados

actual se añade lo siguiente: — Y habiéndose dignado S. M. aprobar lo espuesto por el Almirantazgo, lo digo á V. E. de Real órden para su intelijencia y en contestacion. — Lo que de igual Real órden manifiesto á V. E. siendo la voluntad de S. M. se haga saber á los comandantes de las provincias marítimas que en la matriculacion de los buques que pertenezcan á alguno de los ramos de otros Ministerios, deberá considerarse como armador la autoridad bajo cuyas órdenes haya de servir, pero que nunca serán considerados mas que como buques mercantes y como tal se despacharán sus papeles, estando sujetos en todo á las Reales órdenes de 9 y 23 de octubre de 1854 y 4 de abril de 1855 con respeto á sus carenas y recorridas. Lo que de Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid 16 de mayo de 1856.

(4) La Junta de direccion de la armada ha acordado que los dueños de los buques mercantes nacionales puedan variar cuando les acomode los nombres de estos en el modo y forma que estaba establecido anteriormente, debiéndose dar precisamente cuenta de estas alteraciones á la mencionada corporacion por los comandantes de los tercios y provincias, en cuya virtud queda sin efecto la prohibicion que acerca de este asunto se ordenó en la circular de la propia Junta fecha 4 de julio último. Lo que á consecuencia del espresado acuerdo digo á V. E. para su conocimiento y demás fines. Lo traslado, etc. Madrid 19 de junio de 1846.

(5) Véase en la nota 18, páj. 21.

(6) Art. 27. Véase en la nota 4, páj. 384.

Art. 3.º Para procederse al asiento de una embarcacion deben asegurarse los comandantes de los partidos de su lejítima y verdadera pertenencia; y á este fin todas las escrituras de propiedad, bien sea para construir las mismas embarcaciones, ó por venta, cesion ó transaccion, se otorgarán ante los escribanos de marina de las respectivas provincias, siempre que en el contrato hubiere una persona de la jurisdiccion de marina; pero si se celebrase entre sujetos todos de dis-

por Real órden de 24 de mayo de 1847 (7), y debe saberse que para evitar fraudes en punto á la propiedad de los buques se considerará nula toda escritura ó documento que venga á deshacer ó destruir la que se hubiese otorgado ó constare en la escribania de marina en conformidad al art. 4, tít. 9, Ord. de Mat. (8).

7. Por el art. 7 del espresado título de la ordenanza (9) estaba prohibido vender en el estranjero embarcacion alguna española, pero fué alterada esta disposicion por Real órden de 29 de setiembre de 1824 (10) en que se facultó al efecto y se fijó el modo con que debia verificarse.

tinta jurisdiccion, y se hubiere otorgado la escritura en otra escribanía, deberán los interesados presentar en la de marina copia auténtica para que allí conste la lejítima propiedad, sin cuya circunstancia no tendrán valor los tales documentos, ni por consiguiente podrá matricularse ni navegar la embarcacion, todo lo que deberá constar al comandante del partido, con cuya órden ha de proceder el escribano á formalizar dichas escrituras y admitir tales compulsas: cuidando los comandantes de darse recíprocos avisos siempre que jiren estos asuntos entre personas de diferentes partidos. *Tít.* 9, *Ord. de Mat.*

(7) Véase la nota 3 páj. 171,

(8) Véase en la nota 6, páj. 384.

(9) Art. 7.° Tambien se incluirá en el asiento de la embarcacion su aprecio, y el dueño no siendo persona abonada, presentará fianza de no enajenar el todo ni parte de su propiepad á quien no sea español nativo ó esté naturalizado en España; participándolo con anticipacion al comandante de la provincia en que esté matriculado el buque, no pudiendo procederse á su compra ó venta sino en puertos de mis dominios, mediante lo prevenido en el artículo 3, bajo la multa en el tanto valor total del buque. *Tít* 9, *Ord. de Mat.*

(10) Escmo. Sr.: Impuesto S. M. por el oficio de V. E. de 13 de este mes, en el que manifiesta la opinion de esa junta de direccion por consecuencia de lo que le he prevenido en Real órden de 31 de agosto último, sobre las variaciones que conviene se hagan en las materias de que trata el título 9.° de las ordenanzas de matrículas para utilidad de estas; se ha servido S. M. resolver conformándose con el parecer de la referida junta, que sigan en su fuerza los artículos del insinuado título de la misma ordenanza, en cuanto á las formalidades que en ellos se espresan para el asiento, escrituras de ventas de las embarcaciones mercantes y demás que comprenden, quedando variado solamente el artículo 7.° del indicado título, y sustituyendo en su lugar lo siguiente: «Tambien se incluirá en el asiento de la embarcacion su aprecio, y el dueño de ella podrá venderla cuándo y cómo le convenga, ya sea en los puertos de España, ó en los estranjeros; debiendo en este caso hacerlo con anuencia del cónsul ó comisionado español si lo hubiere en el punto. El vendedor dará parte de la venta al comandante de marina de la provincia donde estaba matriculada la embarcacion, para que pueda hacer la anotacion correspondiente en la lista á que hubiere correspondido.» Adviértolo á V. E. de órden de S. M. para su conocimiento y á fin de que comunique á los departamentos esta soberana resolucion para su puntual cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio 29 de setiembre de 1824.—Luis María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Real armada.

Esta órden dió lugar á otra de 18 de junio de 1827 exijiendo fianzas á los capitanes de devolver las tripulaciones á su domicilio caso de vender sus naves en el estranjero pero no hacemos mérito de ella por haber sido derogada en 22 de octubre del propio año. El artículo 592 del Código de Comercio prohibe que en buques españoles tengan interés estranjeros, pero no impide el que aquellos vendan sus embarcaciones á éstos; no obstante, habiéndose puesto alguna dificultad á la verdadera intelijencia de esta disposicion, por Real órden de 16 de mayo de 1856 (11) se ha ratificado la libre facultad en que están los españoles de vender los buques de su propiedad en el estranjero, mientras sean construidos en el pais.

MATRICULADO. Es libre matricularse é indispensable lo practique el que quiera aplicarse á las industrias de mar, y será admitido mien-

(11) El Vicepresidente del Almirantazgo con fecha 12 de abril próximo pasado me dice lo siguiente: — Cumpliendo el Almirantazgo con lo preceptuado en Real órden de 12 de febrero último, al remitir la de 17 de enero anterior, comunicada por el Ministerio de estado al del digno cargo de V. E., sobre la conveniencia de fijar la lejislacion vijente acerca de la venta de buques españoles en el estranjero, ha oido el parecer del asesor jeneral que es como sigue: — E. S.—La Real órden comunicada por el Ministerio de Estado al de Marina en 17 de enero de 1855 sobre la conveniencia de que se aclare si las de 31 de agosto y 29 de setiembre de 1824 y 18 de junio de 1827, deben considerarse derogadas por el artículo 592 del Código de Comercio promulgado posteriormente, se remite á informe de V. E. con la espedida por el de marina en 12 del próximo pásado. El fundamento de la consulta se apoya al parecer en que la ley posterior deroga la anterior. Empero no perdiéndose de vista esta máxima, conviene examinar si despues de promulgado dicho código el 30 de mayo de 1829, la necesidad y las circunstancias han obligado á que se sancione alguna otra ley que derogue no solo las citadas Reales órdenes sino tambien el artículo del Código de Comercio de que se hace referencia. En éste se estableció que las naves pudieran enajenarse libremente por sus propietarios, cuando les acomodare, no siendo á estranjeros que no estén naturalizados en España. Si la espresada consulta se contrae á la facultad que tienen los propietarios de enajenar embarcaciones construidas en los dominios españoles, no se encuentran en disonancia las indicadas Reales órdenes con el artículo 592 del código. Mas si se hace estensiva á la enajenacion de buques construidos en el estranjero, se halla derogado por la condicion 3.ª del artículo 4.º de la ley hecha en córtes el 28 de octubre de 1837, que es la que acerca del particular rije y está en práctica desde aquella fecha.—En tal concepto procede se evacue la mencionada consulta. Asi lo siente el que suscribe, V. E. no obstante informará en su alta sabiduría lo que sea de su agrado.—Esta corporacion de conformidad con el anterior dictámen acordó, lo haga presente á V. E. en contestacion á la referida Real órden, y con devolucion de la que acompañaba espedida por el Ministerio de Estado. Y habiendose dignado S. M. aprobar lo espuesto por el Almirantazgo lo manifiesto á V. E. de Real órden para su conocimiento y en contestacion. Dios, etc. Madrid 16 de mayo de 1856.

tras tenga la edad de quince años, no esceda de los cuarenta y cinco y sea honrado, sano y apto para la navegacion, quiera emplearse inmediatamente en ella ó en la pesca, esté pronto á ejecutar el servicio en los buques de guerra, y resida precisamente dentro las dos leguas del mar ó rio navegable, segun así lo establecen los artículos 2 y 3, título 2, Ordenanzas de Matricula (1) y Reales órdenes de 28 de junio y 26 de octubre de 1824 (2), como tambien la de 1.° de julio

(1) Art. 2.° Lejos de usar de mi autoridad soberana para compeler á nadie á matricularse, dejo á todo vasallo mio en entera libertad de hacerlo ó de escusarlo. Pero como ningun hombre de mar ha de ocuparse en pesca, navegacion, ni otra industria de mar, sino los que estén alistados en la matrícula, deberá practicarlo todo el que se aplicare al ejercicio de marinero, sin cuya circunstancia únicamente se permitirá á los jóvenes menores de diez y ocho años emplearse en la pesca y navegacion costanera en barcos del pueblo de su naturaleza ó domicilio, sin goce del fuero de marina los que no fueren hijos de matriculados: debiendo unos y otros, para disfrutar esta concesion, tener papeleta del comandante de la provincia ó del ayudante del distrito, en que conste la filiacion y el permiso, con toda la obligacion de refrendarla anualmente hasta que cumplan aquella edad.

Art. 3.° Todo hombre honrado, de cualquiera profesion que sea, y no sirva de tacha á la matrícula, podrá alistarse en ella, donde mas le conviniere, desde la edad de diez y ocho á cuarenta y cinco años, reconociéndose por facultativo á presencia del jefe de la matrícula, tener la robustez necesaria para servir con utilidad en mis bajeles, á que no se destinarán hasta haber cumplido los veinte; con facultad de ejercer su anterior oficio, ó emprender de nuevo el que les acomodase despues de matriculados en haciendo dos campañas. *Tít. 2, Ord. de Mat.*

(2) Escmo. Sr.: Impuesto S. M. de lo que V. E. me ha manifestado en oficio de 19 de este mes, por resultas de haberle prevenido de su Real órden en 16 del mismo, al comunicarle lo que ha tenido á bien resolver sobre los individuos que han ingresado en las matrículas de mar, sin otro objeto que el de evadirse de las quintas para reemplazo del ejército, sin que tampoco fuese su ánimo ser útiles á la Real Armada, que V. E. propusiese medidas eficaces con que en lo sucesivo se contuviese semejante desórden; y con presencia tambien de lo que ha indicado en cuanto á este mismo asunto en otro oficio de 1.° del corriente, quiere el Rey N. S., en conformidad con su parecer, que se suspenda de su empleo al jefe de matrículas que falte en lo mas mínimo á lo que sobre este particular está dispuesto por S. M.; como asimismo al que admita en ellas á individuo alguno que no sea para emplearse inmediatamente en la pesca y estar pronto á ejecutar el servicio en los Reales bajeles. Dígolo á V. E. de Real órden para su inteligencia, y á fin de que lo circule en la Armada para su exacto cumplimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 28 de junio de 1824.—Luis María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Armada.

Escmo. Sr.: — Habiendo elevado al conocimiento de S. M. una instancia de Manuel Camino, vecino de la ciudad de Santiago en Galicia, por la que se queja del Comandante jeneral del departamento del Ferrol, porque le ha separado con otros de la matrícula de la Marina, en la que habian sido admitidos pocos dias antes al de la publicacion de la última quinta; y enterado el Rey N. Sr. por los

de 1827 (3) y 22 de junio de 1828 (4) en que se hacen estensivas á la isla de Cuba las dos citadas Reales órdenes. La necesidad de matricu-

informes que ha tenido á bien oir sobre este particular, de que el referido no se ha dedicado jamás al ejercicio de la pesca, viviendo á distancia á lo menos de tres leguas de la mar, y que se halla sirviendo en una iglesia parroquial de la espresada ciudad, se ha dignado aprobar la providencia tomada por el citado Comandante jeneral para que quedasen separados de la indicada matrícula, á virtud de la queja que le ha dado el ayuntamiento de Santiago, el mismo Camino, y todos los demás individuos nuevamente recibidos en ella, que no eran por notoriedad de la profesion ó ejercicio de mar; y manda además S. M. que esta misma disposicion se verifique en todos los departamentos, con la circunstancia de que no se admita en adelante en la propia matrícula á ningun individuo sin que resida precisamente dentro de las dos leguas de distancia de la orilla de la mar ó rio navegable en que pueda ejercer el oficio de marinero. De Real órden lo advierto á V. E. para su intelijencia, y á fin de que circule en la Armada esta soberana resolucion para su exacto cumplimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 26 de octubre de 1824.—Luis María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(3) Escmo. Sr. : Impuesto el rey N. Sr. por el oficio de V. E. de 25 de junio último, de que por varias reclamaciones y casos particulares ocurridos en la matrícula por resultas del Real decreto de 8 de febrero de este año, relativo á la quinta de 24.000 hombres para reemplazo del ejército, le hicieron proponer fuese permitido á los hijos de los matriculados inscribirse en las listas á la edad de 16 años, lo que así se sirvió aprobar S. M. por Real órden de 19 de mayo próximo anterior; pero que examinado despues detenidamente por V. E. este negocio, lo halló ya resuelto por otra Soberana resolucion de 31 de octubre de 1803, adicional al artículo 2.°, título 2.° de la Ordenanza de Matrículas que no tuvo presente; por lo cual, con motivo de haberse suscitado dudas en algunas provincias en que esta última se hallaba vijente, hace presente que convendria se anulase la primera para que la segunda se lleve á debido efecto; se ha dignado S. M. aprobar lo que nuevamente propone V. E., debiendo quedar en su fuerza y vigor lo determinado en la referida Real órden de 31 de octubre de 1803, preventiva de que los jóvenes que quieran seguir la carrera del mar, puedan matricularse á los 15 años de edad, sin que por esto se les precise á concurrir al servicio de la Armada hasta los 20 cumplidos. De Real órden lo prevengo á V. E. para su intelijencia, y á fin de que la circule en las matrículas para su debida observancia.— Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 1.° de julio de 1827.—Luis María de Zalazar.— Señor Director jeneral de la Real Armada.

(4) Escmo. Sr. : — He dado cuenta á S. M. de la carta de V. E. de 13 de diciembre del año anterior, con la que acompaña la del número 2267 del Capitan jeneral de la isla de Cuba, con los documentos que incluye relativos á la necesidad de reducir en lo posible el fuero privilejiado de Marina, separando de las matrículas á todos los que no sean de la profesion de mar, por los abusos que se observan en la jeneralidad con que son admitidos cuantos ocurren, careciendo de los indispensables requisitos, y sin otro objeto que el de evadirse de la jurisdiccion ordinaria; proponiendo al mismo tiempo que para contener estos males se comunique la Real órden de 26 de octubre de 1824, que previene no se admita en la matrícula á ningun individuo, sin que resida precisamente dentro de las dos

larse no alcanza á las provincias Vascongadas, cuyos naturales pueden ejercitarse en las industrias de mar, mientras no salgan de sus provincias, conforme al art. 2, tít. 11, Ord. de Mat. (5), y Real órden de 27 de setiembre de 1829.

2. En la obligacion de matricularse se comprenden los que naveguen y pesquen en la Albufera, en conformidad á la Real órden de 15 de setiembre de 1809.

3. Los que deseaban matricularse tenian que presentar una solicitud al comandante de la provincia ó ayudante del distrito, pidiendo su ingreso en la matrícula acompañada de la fé de bautismo y demás documentos que segun se presente aquella al comandante ó ayudante espresa la Real órden de 20 de noviembre de 1856 (6), con la única diferencia que

leguas de distancia de la orilla del mar ó rio navegable en que pueda ejercer el oficio de marinero, respecto á que es intolerable el abuso que se observa de inscribirse en la matrícula los labradores y otros vecinos que jamás fueron hombres de mar, cuyo desórden pide un remedio radical, y siendo las estensivas y desiertas costas de aquellas islas, de cuya escesiva lonjitud no le parece adaptable la medida jeneral de que puedan alistarse en la matrícula los vecinos que residan á dos leguas de la costa, sino que sea á igual distancia de los puertos donde haya poblacion. Y enterado de todo el Rey N. Sr., se ha servido resolver, de conformidad con el parecer del Director jeneral de la Real Armada, que estando mandado pasar una revista de inspeccion jeneral á los distritos de aquella isla, por este medio quedarán correjidos los vicios que se advierten: que se haga estensiva á dicha isla de Cuba la Real órden de 26 de octubre de 1824 (que equivocadamente dice ser de 20 del mismo), y que no es adaptable ni conveniente la medida que él propone, de que solo se matriculen los que residan á dos leguas de los puertos, por exijir mas ampliacion el fomento que puede admitir la navegacion y tráfico, y tambien porque están suficientemente restrinjidos los abusos por la Real órden citada. De la misma lo digo á V. E. para su inteligencia y fines consiguientes, y por resultas de su citada carta; en el concepto de que con esta misma fecha lo comunico á quien corresponde para su debido cumplimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 22 de junio de 1828.—Luis María de Salazar.—Sr. Secretario del Despaco de la Guerra.

(5) Véase la nota 11, páj. 438.

(6) Escmo. Sr.: Enterada la Reina (Q. D. G.) de la carta núm. 3046 del Vicepresidente del estinguido Almirantazgo, con que traslada informadas las consultas promovidas por el Comandante jeneral del departamento del Ferrol, sobre variacion en el sistema de matriculacion, y acerca del pago de honorarios á los médicos particulares que practican reconocimientos en las comandancias de matrículas, S. M., de acuerdo con lo opinado por aquella corporacion, se ha dignado resolver:—1.° Que para que el sistema de matriculacion sea uniforme en todo el litoral, no aumente las muchas atenciones que hoy pesan sobre las comandancias y se haga aquella con la menor incomodidad y mayor economía posible de los individuos que pretendan alistarse, se verifique en las comandancias de tercios y provincias el 15 de cada mes, en cuyo dia precisamente nombrarán los respecti-

las certificaciones que deben espedir los ayuntamientos, bastaba fuesen libradas por el secretario del mismo con el visto bueno del alcalde, conforme á la Real órden de 18 de febrero de 1857. Pero estas Reales ór-

vos jefes el facultativo ó facultativos que consideren necesarios para el reconocimiento que ha de practicarse á su presencia de los individuos naturales y vecinos de los distritos de las capitales de dichas provincias que pretenden alistarse en aquellas matrículas, y por el que satisfarán por razon de honorarios á los mencionados facultativos lo que hasta ahora haya sido costumbre.—2.° Que al efecto presentarán aquellos á los espresados jefes las correspondientes solicitudes acompañadas de la respectiva partida de bautismo, de una certificacion del Juez de primera instancia, por la que se acredite no estar comprendido en causa criminal, y de otra del alcalde constitucional de su buena conducta y tener el consentimiento de sus padres para inscribirse en la matrícula, y si el pretendiente fuese hijo de matriculado, la certificacion del juez la espedirá el Asesor de marina de la provincia.—3.° Que á fin de que este sistema no perjudique la suerte del individuo para su ida al servicio, que depende del fólio que le toque ocupar en la lista de hábiles, se le asignará á cada uno el que le corresponda por el órden de fechas de sus respectivas solicitudes, y si éstas fuesen de una misma, por el de mayor ó menor edad.—4.° Que todo lo prevenido en los artículos 1.° y 3.°, sea estensivo á los que pretendan alistarse en las matrículas de los distritos, pero sin que por ningun estilo tengan que pasar á la Comandancia de la provincia á inscribirse en la referida lista, sino que presentarán al ayudante del distrito en que deseen inscribirse el espediente que solo variará, en que si no es hijo de matriculado, á la partida de bautismo acompañará un certificado firmado por el presidente y demás individuos que compongan el ayuntamiento de su pueblo, y autorizado por el secretario del mismo, en que se pruebe su conducta, no haber estado comprendido en causa criminal y tener el consentimiento de sus padres para matricularse; y si fuese hijo de matriculado librará esta certificacion la junta del gremio, donde lo haya, visada por el ayudante del distrito, y donde no hubiese gremio la espedirá el juzgado de la ayudantía, con cuyos requisitos y prévio el reconocimiento por facultativo á presencia del ayudante, procederá éste resultando aquel útil, á formarle un asiento provisional en los términos prevenidos, hasta que remitido éste con el espediente y certificacion de reconocimiento al comandante de la provincia con la relacion de novedades de alta y baja de fin de mes, obténga su aprobacion, en cuyo caso tendrá efecto la inscripcion del pretendiente en la lista de hábiles del distrito, espidiéndosele por la comandancia de la provincia su correspondiente cédula de matrícula.—5.° Que con respeto al pago de los honorarios de los facultativos que reconozcan á los individuos que por su turno pasan á cumplir su campaña, siempre que se libren las cantidades necesarias para realizar las convocatorias, se abone además lo suficiente á razon de cuatro reales por cada uno de los individuos convocados, que deberán repartirse entre los dos ó mas facultativos que se consideren necesarios para practicar el reconocimiento en cada capital de provincia.—6.° Que siempre que al verificarse un reconocimiento se halle en el puerto un buque de guerra que tenga facultativo se convoque á éste, por medio de su comandante, para que asista sin que reciba honorarios de ninguna especie, y solo para presenciarlo y hacer las observaciones que creyese convenientes.—7.° En el caso de haber en el puerto suficientes médicos de la Armada practicarán por sí los recono-

denes han quedado sin efecto por la de 18 de diciembre de 1857 (7), segun la cual basta solicitud verbal para matricularse, acompañando la fé de bautismo y permiso de los padres.

4. Los matriculados gozan del fuero de marina y de diversas exenciones, conforme puede verse en sus respectivas voces, V. *Exenciones*, *Industria de Mar*, *Caza*, *Pesca y Carga*, y para que no puedan ser defraudados en ellos, se les entrega una cédula en parte impresa, á cuyo documento deben prestar fé todas las jurisdicciones, segun se halla dispuesto en el art. 10, tít. 2, Ord. de Mat. (8). A los marineros vascongados como que solo gozan fuero hallándose fuera de su territorio, se les dán las cédulas solo en este caso á tenor de los arts. 2 y 3, tít. 11, Ord. de Mat. (9).

5. En justa recompensa de sus méritos y servicios se conceden cédulas de premio á los matriculados que desempeñen por un número de años sus deberes en los buques y arsenales, sin desercion ni grave delito, y de ellos se elijen los cabos y prohombres de los trozos y compañias art. 17, tít. 2, Ord. de Mat. (10). Estas cédulas las espedia antes el Generalisimo, luego la Direccion de la Armada, arts. 13 y 16 tit, 1, Ord. de Mat. (11), y en el dia el Capitan jeneral con arreglo á la Real órden de 8 de enero de 1858 (12). Siendo las cédulas una recompensa es con-

cimientos de cualquier especie sin recibir por ello honorarios de ninguna clase.—De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento, circulacion en la Armada y debido cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 20 de noviembre de 1856.—Francisco de Lersundi.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(7) Vése la nota 14, páj. 307.

(8) Art. 10. Para que nadie pueda defraudar á los matriculados de sus privilejios, obtendrá cada uno del comandante de su partido una cédula impresa con los claros convenientes para llenarse con su filiacion y clase: documento á que prestarán fé todas las jurisdicciones, sin el cual será tenido por desertor todo matriculado fuera de su matrícula, y se renovarán anualmente para que sea válido, recojiendo y borrando la firma de los del año anterior: no usando de esta precaucion con los inhábiles, patrones y veteranos, cuyas cédulas solo en el caso de inutilizarse ó perderse se renovarán. *Tít.* 2, *Ord. de Mat.*

(9) Art. 2.º Véase en la nota 11, páj. 438.

Art. 3.º Estas certificaciones no se duplicarán sino en caso de inocente estravío, ni se renovarán anualmente como en las demás provincias, segun queda establecido por punto jeneral, sino que podrán espedirse y servir por tiempo de tres años; pero si la ausencia del marinero vascongado escediese de dicho plazo, no se le consentirá el ejercicio de la pesca y navegacion en las embarcaciones y costas de estas provincias sin que se aliste en los tercios navales, ó que restituido á su patria vuelva á hacer nueva campaña, y á obtener en consecuencia otra certificacion ó cédula para el libre ejercicio de su profesion. *Tít.* 11, *Ord. de Mat.*

(10) Véase en la nota 2, páj. 163.

(11) Véase en la nota 5, páj. 284.

(12) Véase en la nota 1, páj. 43.

consiguiente no se concedan á los que obtienen otras en remuneracion de sus servicios.

6. Despedido del servicio, el matriculado no tiene obligacion de restituirse á su pais y puede tomar partido en cualquier buque mercante sin perjuicio de percibir sus sueldos y dietas de reglamento conforme al art 17, tít. 5, Ord. de Mat. (13). Dicha facultad se entiende siendo el buque español, pues siendo estranjero le está prohibido por punto jeneral el embarcarse en ellos sin obtener el prévio permiso de sus jefes conforme al art. 13 tít. 5, Ord. de Mat. (14) bajo la pena que establece el art. 6 tít. 14, Ord. de Mat. (15) y que redujo á la pena de un año de arsenal la Real órden de 2 de marzo de 1827 (16) prohibicion que es

(13) Art. 17. Ya despedidos de mis servicios los matriculados, no se les obligará á restituirse directamente á sus matrículas, y podrán á su arbitrio ocuparse en tomar partido en buques mercantes nacionales, con solo la obligacion de presentarse al jefe de la matrícula en que se hallaren, recibir de él una cédula provisional de su matriculacion, y entregarle el pasaporte que dirijirá el citado jefe al comandante particular del tercio á que pertenezca el matriculado, con aviso de su voluntario destino para los efectos mandados, y sin que estos obste á que el matriculado perciba sus sueldos devengados, y las dietas de reglamento por sí ó por lejítimo apoderado en donde se hiciere el pagamento al dejo de espedírsele el debido pasaporte. *Tít.* 5, *Ord. de Mat.*

(14) Art. 13. Siempre que un matriculado no estuviese incluso en la convocatoria ó embargo para mi servicio, será árbitro de emplearse en los barcos nacionales, bien sean de pesca ó tráfico, dentro ó fuera de su pueblo ó provincia, con tal que conste á su inmediato jefe, y deje cumplidas todas sus obligaciones; sin que nadie pueda violentarlos á tomar partido contra su voluntad: pero no deberán navegar en embarcaciones estranjeras, á no tener espresa licencia del Capitan jeneral del departamento, en que solo tendrá esta facultad para hacer de ella un uso moderado. *Tít.* 5, *Ord. de Mat.*

(15) Art. 6.° Si fuese hallado un matriculado navegando con plaza en embarcacion estranjera, sin haber obtenido para ello el correspondiente permiso, perderá seis meses de sus soldadas á beneficio del fondo de su gremio, y además será sentenciado á dos campañas, sin racion de vino la primera, á menos que justifique haberse hallado inculpablemente en puerto estranjero, y haber tomado aquel partido para restituirse á mis reinos con permiso del cónsul, que constará por certificacion que le firme. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(16) Escmo. Sr.: Habiendo dado cuenta al Rey Ntro. Sr. de una carta del cónsul de España en Génova de 10 de noviembre próximo pasado, por la que manifiesta se le presentan de algun tiempo á esta parte los marineros españoles procedentes de buques sardos embarcados en la Península sin las correspondientes licencias de sus jefes, los cuales le piden pasaporte para regresar á España, se ha servido S. M. determinar, en conformidad con el parecer de V. E., espreso en carta de 29 de diciembre último, que con el fin de cortar de raiz semejante desórden en la jente de mar, se reencargue á los Capitanes de puerto de la Península el reconocimiento de los buques estranjeros, y sobre todo de los sardos antes de dar á la vela, conforme al art. 76, trat. 5.°, tít. 7.° de las Ordenanzas jenerales del año de 1793:

aplicable en un todo á la marinería de las provincias Vascongadas conforme al art. 22, tit. 11, Ord. de Mat. (17), y tambien á la de Filipinas conforme la Real órden de 4 de noviembre de 1855 (18) por la que se

que al presentarse al referido cónsul algun marinero español le libre pasaporte para la matrícula á que pertenezca, ó para el punto donde proceda, espresando en él lo suficiente para que la autoridad de marina á donde arribe lo remita á su jefe: que este pasaporte no sea espedido por el cónsul á ningun individuo de esta clase, sino en el acto de embarcarse en buque nacional para España, entregándolo al capitan ó patron con nota en el rol de equipaje, á fin de que este documento no pueda ser ocultado, ni aun por los mismos capitanes: que ninguno de estos marineros pueda ser enrolado sino en estos términos en buques españoles fuera de los puertos de la Península por ninguna autoridad de S. M. en los estranjeros; pues que por este medio han logrado, y logran eximirse del servicio, y evadirse de otras causas, por las que abandonan su matrícula, á la cual deben restituir antes de que les sean permitidos los ejercicios de mar.

Ultimamente quiere S. M. que estas mismas precauciones se observen en la Península, previniéndose á los comandantes de marina, que tan luego como llegue á los puertos de su comprension algun matriculado remitido de puerto estranjero, en los términos espresados, lo asegure y recoja el pasaporte, remitiéndolo despues con precaucion al departamento ó apostadero mas próximo, para que por solo este delito esté un año en el arsenal, sin perjuicio de lo que contra él resultase en su matrícula. De Real órden lo advierto á V. E. para su conocimiento, y á fin de que la circule en la Armada para su puntual observancia; en intelijencia de que con esta fecha la comunico al Sr. Secretario del Despacho de Estado para noticia del cónsul de Génova, y la de los demás que tiene S. M. en todos los puertos estranjeros para su cumplimiento en la parte que les toca.— Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 2 de marzo de 1827.—Luis María de Salazar.— Sr. Director jeneral de la Real Armada.

(17) Art. 22. La prohibicion á la marinería española de tomar partido en naves estranjeras de guerra ó comercio sin previo permiso del Capitan jeneral del departamento, se estiende á las provincias Vascongadas. *Tit.* 11, *Ord. de Mat.*

(18) Escmo. Sr.: Con fecha 27 de junio último manifestó á esta secretaría el Ministro residente de S. M. en Haya que tres marineros filipinos, José María, Antonio Bautista y José Closos, que se engancharon en el buque nerlandés *Walvisch* para el viaje desde Batavia á Rotterdam, sin estar provistos de los documentos necesarios al efecto, espedidos por la autoridad española, se hallaban en este último punto sin medios de ningun jénero para atender á su subsistencia; y que para no dejarlos abandonados en las calles y por decoro de la España, habia dispuesto fuesen embarcados para la península ó las islas Filipinas en el primer buque español que se hiciese á la vela para una ú otra parte.—En vista de este despacho se pasó la oportuna comunicacion á la Direccion jeneral de Ultramar á fin de que por el Capitan jeneral de dichas islas se adoptasen las disposiciones necesarias para evitar que los naturales de las mismas se enganchen como marineros en buques estranjeros, sin haber llenado las formalidades legales requeridas al efecto, haciéndoles entender que si no las cumpliesen, se verian despues privados de la proteccion de os ajentes de S. M. en los puertos estranjeros donde desembarcaren.—Posterior-

manda que las autoridades de marina de aquellas islas, no autoricen el embarque de marinería española en buques estranjeros sin que los capitanes de los mismos les aseguren los medios de regresar á su pais natal. No obstante en otro de 3 de febrero de 1858 (19) se dice que no rijiendo las Ordenanzas de Matrícula en Filipinas, pueden navegar libremente en buques estranjeros, lo que considero no destruye el que se hayan de exijir garantías para el regreso. En la Habana para asegurar el regreso de las tripulaciones está dispuesto y aprobado en Real órden

mente se ha recibido otro despacho del referido ministro de S. M. en el Haya, dando parte de que habian sido embarcados en Rotterdam para el Havre dos de los enunciados marineros filipinos, habiendo fallecido el tercero, Antonio Bautista, el que habia encargado al cónsul en dicho puerto que los reembarcase para Bilbao en la primera oportunidad.—Todo lo que pongo en conocimiento de V. E., de Real órden, á fin de que se sirva comunicar á la autoridad de marina de Bilbao las órdenes oportunas para que á la llegada de los citados marineros filipinos disponga respeto de ellos lo que proceda.

Y habiendo dado cuenta á la Reina (q. D. g.), se ha dignado resolver, que traslade á V. E. la preinserta comunicacion, como lo verifico, para que el Almirantazgo en su vista disponga que el comandante de marina de Bilbao cuide de que los individuos á que se contrae sean trasportados en la primera oportunidad al arsenal de la Carraca, en donde permanecerán con plaza de grumetes hasta que llegue el caso de salir para Filipinas el bergantin *Escipion* como está mandado, el cual los conducirá á su pais; debiendo cubrirse por la marina el importe de su manutencion y demas necesario, tan solo desde que la misma se haga cargo de ellos, puesto que los demás que hayan orijinado hasta su arribo á Bilbao no corresponde á este Ministerio satisfacerlos por no pertenecer dichos individuos á la matrícula de mar, cuya institucion no existe allí, satisfaciéndose el referido importe por cuenta del sobrante de lo consignado para gastos estraordinarios de marinería, en el capítulo 8.°, artículo único del presupuesto del corriente año. Es asimismo la voluntad de S. M., á fin de evitar se repita esto, que se prevenga á las autoridades de marina de Filipinas que cuiden de que no se embarque indíjena alguno en buques mercantes estranjeros, sin que por parte de los armadores ó capitanes de los mismos se les aseguren los medios de regresar á su pais natal el dia que se desembarquen ó los despidan. Dígolo á V. E. de Real órden para conocimiento del Almirantazgo y fines que se espresan. Dios, etc. Madrid 4 de noviembre de 1855.

(19) Conformándose la Reina (Q. D. G.) con el parecer emitido por la junta consultiva de la Armada, acerca de si los naturales de las islas Filipinas están comprendidos en la prohibicion de la Ordenanza de Matrículas de navegar en buques estranjeros, se ha servido resolver: que no estando la marinería de las espresadas Islas sujeta á la ordenanza, puede por lo tanto ejercitarse libremente en su profesion en buques de todas las naciones, sin mas deber que satisfacer al regreso á su país el tributo que les está señalado. De Real órden lo manifiesto á V. E. para su conocimiento y en contestacion á la de 19 del mes último, comunicada á este Ministerio por el de su digno cargo y que trata del particular. Dios, etc., Madrid 3 de febrero de 1858.

de 2 de febrero de 1856 (20) el que se exija fianza á los capitanes de buques estranjeros que asegure la devolucion y regreso á su pais de las tripulaciones españolas con que se les ausilie, lo que por punto jeneral se mandó tambien en Real órden de 13 de febrero de 1858 (21). Para evitar la infraccion de estas disposiciones, el art. 76, tít. 7, tratado 5.°, Ordenanza General de la Armada (22) autoriza al capitan del

(20) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del oficio núm. 1284 de la estinguida Direccion jeneral de la Armada en que se traslada carta del Comandante general del apostadero de la Habana, manifestando, que á fin de evitar la emigracion de marinería española á paises estranjeros, ha establecido allí, segun lo que disponen las ordenanzas de marina y en particular los artículos 13 y 25 de los títulos 5.° y 10.° de la de matrículas, el mismo sistema que planteó en Filipinas, cuando ejerció el mando de aquel apostadero, para facilitarla á los buques mercantes estranjeros por medio de las correspondientes contratas y fianzas, formadas por ante las escribanías de marina; entregándose además á cada capitan estranjero un rol provisional de los españoles ausiliares, que asegure, con intervencion del cónsul de S. M. en el puerto del destino de la embarcacion, el cumplimiento de lo estipulado por los capitanes ó consignatarios de ella, y el regreso de los individuos al territorio español. Enterada de todo S. M., y considerando la medida adoptada para dar marinería española de ausilio á dichos buques, tan justa como razonable, é igual para todos, y fundada en preceptos terminantes de los códigos navales; de conformidad con el dictámen de la estinguida Junta consultiva de la Armada, se ha servido aprobar las disposiciones tomadas en el particular por el espresado Comandante general de marina del apostadero de la Habana. De Real órden lo digo á V. E. para conocimiento del Almirantazgo y fines correspondientes, con inclusion de copias de las fórmulas de contrata y fianza y del rol provisional que se cita para los efectos consiguientes.—Dios, etc. Madrid 2 de febrero de 1856.

(21) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. de 29 del próximo pasado enero, trasladando á este Ministerio una comunicacion del cónsul general de España en Elseneur referente á los marineros que de nuestros puertos se contratan para completar las dotaciones de los buques mercantes estranjeros particularmente suecos; y enterada S. M. y oido el parecer de la Junta consultiva de la Armada, ha tenido á bien determinar, se prevenga á los Capitanes jenerales de los Departamentos de marina no autoricen el embarco de marineros españoles en buques estranjeros, sin prévio contrato por escrito sobre las cláusulas de su regreso y autorizado por el cónsul respectivo, que garantice el cumplimiento, y bajo cuyo documento puedan exijirlo nuestros cónsules, y que por el Ministerio del digno cargo de V. E. se diga á aquellos funcionarios, especialmente al de Elseneur, que en casos de la naturaleza de los que se lamenta dén conocimiento circunstanciado del nombre y matrícula de los individuos abandonados con espresion del puerto y buque donde se embarcaron á fin de poder exijir la responsabilidad á quien corresponda. De Real órden lo espreso á V. E. á los fines indicados y como resultado de su precitada carta.—Dios, etc. Madrid 13 de febrero de 1858.

(22) Art. 76. Para precaver tales infracciones, será siempre facultativo al ca-

puerto para reconocer á los buques estranjeros antes de darse á la vela, lo que confirma la Real órden de 2 de marzo de 1827 (23), y asi dicha Real órden como la de 5 de enero de 1828 (24) previenen que los cónsules no acojan ni autoricen para nada á tales individuos, y fijan el modo como deben obrar, y téngase presente que segun la arriba citada de 13 de febrero de 1838 deben en los casos de infraccion de estas disposiciones, dar parte del nombre y matrícula de los individuos abandonados, con espresion del buque y puerto donde se embarcaron.

7. Es libre al matriculado permanecer en la misma matrícula ó trasladarse á otra despues de hechas dos campañas, conforme lo declaran el art. 7, tít. 2, y 15 tít. 5, Ord. de Mat. (25), debiendo tenerse entendido que si bien por Real órden de 20 de febrero de 1831 se resolvió que la facultad de trasladarse de una matrícula á otra no sea estensiva á Ultramar, esta disposicion fué derogada en 23 de diciembre de 1844,

pitan de puerto pasar á bordo de cualquiera embarcacion merente saliente, y revistarla por sus listas de equipaje y pasajeros, y deberá hacerlo con la frecuencia que importa, estrayendo y conduciendo presos á tierra á cuantos encontrare furtivamente embarcados: teniendo presente lo que se ordena en el título de comandantes de escuadra para los casos de refujiarse prófugos en los mercantes estranjeros, que deben allanarse si se resisten á entregarlos inmediatamente: en que el capitan de puerto ha de proceder, haciendo distincion de si urje verificarlo, porque está negativo el capitan, ó que por ser de noche puede burlarse cualquier disposicion de custodia esterior; ó si al contrario por confesion del capitan ó por pruebas irrefragables, no hay perjuicio en anticipar el parte al gobernador como juez conservador, esperar su providencia para el allanamiento: lo cual se entiende tambien del propio modo, si se sospecha depósito y ocultacion de algun robo de pertrechos de mis bajeles ó arsenales, como se prescribe en el mismo lugar. *Tit.* 7, *trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm. Nav.*

(23) Véase la nota 16 de esta misma voz.

(24) Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del oficio de V. E. de 30 de setiembre próximo pasado, referente á la consulta que hace el cónsul de España en Nápoles, sobre si podrá espedir pasaporte y socorrer, para regresar en buque estranjero á la Península, á dos marineros de los ocho que llegaron á aquel puerto á bordo de un buque sardo procedente de Cádiz, sin la competente licencia de sus jefes, en razon á que los seis restantes pasaron á Génova con pasaporte del embajador de S. M. en dicha córte. Y en vista de lo que acerca de este asunto le ha informado el Director jeneral de la Armada, se ha servido resolver que las autoridades españolas en puertos estranjeros no acojan ni autoricen para nada á tales individuos, sino al tenor de lo establecido en la Real órden que comuniqué á V. E. en 2 de marzo del año último, con motivo de otra consulta del cónsul de S. M. en Génova. De la misma lo digo á V. E. para los efectos oportunos, y en contestacion á su citado oficio.— Dios guarde á V. E. muchos años.— Madrid 5 de enero de 1828.— Luis María de Salazar.—Sr. Secretario del Despacho de Estado.

(25) Véanse en las notas 3 de la páj. 520, y 9 de la páj. 437.

dejando á los matriculados en libertad de trasladarse á aquellas matrículas, con la sola limitacion dispuesta por otra Real órden de 31 de mayo de 1845 respeto á los casados á quienes no podrá concederse permiso para trasladarse á las matrículas de Ultramar, sin que conste el consentimiento de sus mujeres. Para verificar la traslacion de la matrícula, es indispensable informe de la autoridad local, que no sea tiempo de guerra, que hayan cumplido una campaña de cuatro años y no estén próximos á ser convocados, segun la Real órden de 6 de julio de 1858 (26).

8. Si el matriculado no cambia de matrícula, pero se ausenta de ella con licencia, esta no puede prorogársele si no consta que dicho matri-

(26) He dado cuenta á la Reina (q. D. g). de la carta de V. E. número 226, en la que al dirijir informada á su autoridad por el individuo Antonio Perez y Baró de la matrícula de S. Fernando, en solicitud de que se le separe de ella en razon á tener abonados en su asiento cuatro años de campaña por la aprehension de igual número de desertores, consulta el sistema que haya de seguirse en los casos de igual naturaleza que ocurran en lo sucesivo, y enterada S. M. ha tenido á bien resolver, primero: que no ha lugar á lo solicitado por el espresado Antonio Perez y Baró y que disponga V. E. lo conveniente para su remision al servicio desde luego, conceptuándolo como rezagado. Segundo: que sin embargo de estar derogado el artículo 1.° de la Real órden de 10 de enero de 1851 por la de 28 de marzo de 1856, y por lo tanto muy remota la repiticion de casos de igual naturaleza que puedan ocurrir si se presentase alguna, deberá entenderse que el abono no es en cuenta de la campaña personal de tur por el perjuicio de tercero que ocasionaria, sino para optar á las ventajas concedidas al tiempo del servicio, y tercero: que siendo tambien de necesidad reformar el art. 15 del título 5.° de la ordenanza de matrículas que en la mencionada consulta se cita, en analogía con la duracion actual de las campañas de mar, pues el variado sentido que por la que tenian en aquella época puede dársele ocasion á solicitudes viciosas, y reclamaciones infundadas cuando por malicia ó ignorancia se interpreta favorablemente, para evitar estas consecuencias y el mal uso que pudiera hacerse de la facultad que el referido artículo concede, se entenderá este redactado en los términos siguientes: «Se entiende tambien la facultad en los matriculados al trasladarse de matrícula ó separarse definitivamente de ella, cuando no siendo tiempo de guerra hayan cumplido una campaña de cuatro años por su tur, y no estén próximos á ser convocados para la segunda. En el hecho de la separacion quedarán despojados del fuero y privilejios de la matrícula, con prohibicion de volver á filiarse en ella en ninguna parte, recojiéndoseles la cédula y anotando la correspondiente en su asiento, avisándose esta novedad á la jurisdiccion ordinaria precisamente por el comandante de la provincia, aun cuando el separado no corresponda al distrito de la capital. Para permitir la traslacion de matrícula ha de anteceder el informe de la autoridad local del punto de que sean vecinos, pues aquella ha de ser consiguiente al cambio de domicilio, sin cuya circunstancia no se concederá.» Lo que de Real órden digo á V. E. para su noticia y cumplimiento, fines consiguientes y como resultado de su citada consulta. Madrid 6 de julio de 1858.

culado haya hecho su campaña, en conformidad á la Real órden de 5 de febrero de 1858 (27).

9. El matriculado no es libre de separarse de la matricula; para ello será indispensable que el individuo haya cumplido cuando menos una campaña y no concurran ninguna de las demás circunstancias que espresa la arriba citada Real órden de 6 de julio de 1858, con la cual se modificó el art. 15, tit. 5 de la Ord. de Mat. arriba transcrito que exijia dos campañas; en este caso naturalmente quedará despojado de su fuero y privilejios.

10. Siendo el objeto de la matricula el dedicarse á las industrias de mar, los que hallándose en la lista de hábiles dejen pasar cuatro años sin ejercerla, si se hallan todavía en edad en que puedan entrar en quintas, serán borrados de la matricula porque se considera que su objeto ha sido buscar un medio para libertarse del servicio militar, asi lo declara la Real órden de 21 de octubre de 1842 (28), añadiendo en su

(27) Enterada la Reina (q. D. g). de la carta número 75, del Comandante jeneral accidental de este departamento, de 25 de enero del año próximo pasado, relativa á la manifestacion que traslada del comandante del tercio naval de Vigo sobre los perjuicios que pueden ocasionar la concesion de licencias por la Comandancia de Marina de la Habana á los matriculados de la Península en su tur de campaña; ha tenido á bien S. M. resolver, se prevenga á los comandantes de las provincias marítimas por el conducto de los Capitanes y Comandantes Jenerales de los departamentos y apostaderos, que por ningun concepto proroguen las licencias que tengan concedidas los individuos que se encuentren en las de su mando y no pertenezcan á ellas, á no ser que conste en aquel documento tener el contenido hecha su campaña, en cuyo caso al prorogarla, darán aviso al jefe respectivo para que conste esta vicisitud en el asiento del interesado. De Real órden lo digo á V. E. á los fines de su cumplimiento y como resultado de la citada carta. Dios, etc. Madrid 5 de febrero de 1858.

(28) La Real órden de 28 de junio de 1824, manda que se suspenda de su empleo al jefe de matrículas que admita en ellas á individuo alguno que no sea para emplearse inmediatamente en la pesca ó navegacion y estar pronto á ejecutar el servicio en los bajeles del Estado. La de 26 de octubre del mismo año previene, que no se admita en adelante en la matrícula á ningun individuo sin que resida precisamente dentro de las dos leguas de distancia de la orilla del mar ó rio navegable; y sin embargo de que no es de creer que dejen de cumplirse tan terminantes disposiciones, el Rejente del Reino se ha dignado resolver: que oportunamente se nombre un jefe superior de la Armada que revistando los tercios navales haga en el acto efectiva la responsabilidad impuesta á sus jefes por la primera Real órden citada, y al mismo tiempo ha tenido á bien ordenar que desde luego sea separado de la matrícula todo individuo de la lista de hábiles que por el espacio de cuatro años deje de ejercitarse en su profesion puesto que debe conservarse en su esencia la institucion de la milicia naval, de tal suerte, que todos sus individuos hábiles sean aptos para el servicio de los buques de guerra sin que puedan eludir, bajo concepto de matriculados, el que en las quin-

aclaracion la de 16 de noviembre del mismo año (29), que no se comprende en esta clase á los patrones de gracia. Si estas órdenes debiesen entenderse en su sentido absoluto, esto es, sin armonizarlas con los demás preceptos existentes en la materia, vinieran á derogar lo dicho en el número 9. ya que si bien el hombre de mar no podia salir de la matricula, se le dejaban en sus manos los medios para que le borrasen de ella. Así pues, siendo el objeto de estos decretos castigar á los que para eludir el servicio militar se matriculan, parece que no deberá borrárseles de ella hasta que hayan hecho una campaña, y no sea tiempo de guerra ni estén próximos á ser convocados.

11. Los matriculados que tomen órdenes sagradas quedan exentos de hacer campaña ; pero cuando les toque el turno deben poner un sustituto en su lugar elejido de entre los que no hayan de entrar al servicio, conforme se mandó en Real órden de 15 de abril de 1857 (30) y se

tas puedan tocarles los que no sean idóneos para prestarlo en la Armada por no ser de profesion marinera. De órden de S. A. lo comunico á V. E. para su cumplimiento en ese departamento. Dios, etc. Madrid 21 de octubre de 1842.

(29) He dado cuenta al Rejente del Reino de la carta de V. E. de 5 de enero, número 677, consultando las dudas que se ofrecian al comandante militar de marina de la provincia de Sanlúcar acerca de la verdadera inteligencia y consiguiente buen cumplimiento de la órden de 21 de octubre último, que dispone la observancia de las de 28 de junio y 26 de octubre de 1824, y que se separen de la matrícula los individuos de la clase de hábiles que por espacio de 4 años dejen de ejercitarse en su profesion ; y S. A, enterado de todo, se ha servido declarar que si bien los patrones de gracia ocupan un asiento en la lista de hábiles no pertenecen verdaderamente á aquella clase por cuya razon no están comprendidos en dicha Real órden de 21 de octubre : que solo deben ser separados de la matrícula, los individuos de la clase de hábiles que despues de haberse empleado algun tiempo en la navegacion ó pesca hayan dejado ó dejen en lo sucesivo de ejercitarse en su profesion marinera por el término de 4 años, hallándose aun al concluir este término con las circunstancias y edad competentes, para entrar en la quinta, porque esto acredita la simulacion de su matrícula, siendo dicha medida dictada solo como cumplimiento de las órdenes citadas, espedidas por evitar este fraude, pues tanto para los que por su edad y circunstancias estuvieren libres de entrar en la quinta, como para todos los demás casos está vijente el artículo 15, título 5.º, de la ordenanza de matrículas, y que en tal concepto debió entenderse la predicha órden de 21 de octubre, que queda aclarada para evitar toda mala inteligencia. De órden de S. A. lo comunico á V. E. para los efectos consiguientes y en contestacion. Dios, etc. Madrid 16 de noviembre de 1842.

(30) Escmo. Sr. : He dado cuenta á la Reina (Q. D. G). de una comunicacion fecha 12 de noviembre último, del arzobispo de Santiago, y de la instancia que acompaña el presbítero don Francisco Magariños, cura párroco de San Vicente de Cuns, en solicitud de que se le indulte de la pena en que pueda haber incurrido por haber recibido las sagradas órdenes y un beneficio curado, estando

repitió en 30 del siguiente octubre (31) mandando que los cirujanos que se hallasen en igual caso pusieran un sustituto del propio modo que los patrones de gracia.

12. En Real órden de 2 de junio de 1851 (32) se declaró que los abonos de tiempo que se concedieran á los matriculados en recompensa de

inscrito en la matrícula de mar. Enterada S. M. y oido el parecer del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, se ha dignado conceder á Magariños el indulto que solicita, con la precisa condicion, de que cuando le corresponda pasar al servicio de la armada, ponga en su lugar un sustituto que no esté sujeto á él. Es además la voluntad de S. M., que esta real disposicion se haga estensiva á todos los matriculados que hayan recibido ó puedan recibir en adelante las sagradas órdenes.—Dígolo á V. E. de Real órden para su conocimiento y consiguientes efectos. Dios guarde etc. Madrid 15 de abril de 1857.

(31) He dado cuenta á la Reina (q. D. g). de la carta de V. E. número 4194 con que devuelve informada otra, numero 463, del Comandante jeneral accidental del departamento del Ferrol, consultando sobre lo que deberá practicar con dos matriculados que correspondiéndoles pasar al servicio resultan, sacerdote el uno, y médico cirujano el otro. Enterada S. M. y en conformidad con lo propuesto se ha dignado declarar que el cura párroco D. Tomás Jorje Labandeira se halla comprendido en la Real órden de 15 de abril último, que dispone lo que debe verificarse cuando toque el turno de servicio á los matriculados que hayan recibido las sagradas órdenes. Es además la voluntad de S. M. que el licenciado en medicina y cirujía D. Bartolomé Casal ponga un sustituto en los mismos términos que está prevenido para los patrones de gracia. Madrid 30 de octubre de 1857.

(32) Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. de la carta del Comandante jeneral de Marina del apostadero de la Habana de 14 de febrero último que V. E. me inserta en su oficio de 21 de mayo próximo pasado, número 489, en la cual, con motivo de haber solicitado el matriculado de aquella provincia Anjel Cabo, marinero que fué del ponton *Marte*, que se le diese ingreso en la clase de veteranos, abonándosele para este efecto los 18 meses que por Real órden de 19 de abril del año próximo pasado se le rebajaron del tiempo de su empeño por el servicio que con los demás marineros que componian la esquifaccion del bote de la capitanía de aquel puerto prestó á los náufragos de un buque estranjero el dia 5 de febrero anterior, consulta el referido Comandante jeneral si el tiempo rebajado á Cabo deberá ser abonable y comprendido en el que exije la ordenanza para ingresar en la clase de veteranos; y S. M., conformándose con la opinion de V. E., se ha servido declarar, que tanto á Anjel Cabo, como á Panteleon Montes de Oca, Vicente Ojeada, Francisco Osuna, Francisco Acosta, Jacobo Daviega, Onofre Monje y Felipe Benicio Sanchez, que componian la mencionada esquifaccion, se les abone la rebaja de 18 meses concedida á los dos primeros, y de un año á los restantes, por el espresado mérito, no solo como tiempo de servicio cumplido, sino tambien para las garantías que por ello les correspondan; y que esto mismo se observe con los demás que se hallen en su caso por ser tales gracias una recompensa que S. M. concede en justo premio del arrojo y riesgo estraordinario que, en las ocasiones por que se dispensan, corren los hombres de mar matriculados que consagran su vida al servicio de los buques de guerra.—Lo que digo á V. E. de Real órden en

sus servicios, les sirvieran para el que exije la ordenanza para ingresar en la clase de veteranos y para cuantos efectos correspondan en justo premio del arrojo y riesgo estraordinario que motiva el premio.

13. Al efecto de evitar que bajo pretesto de inútiles disfruten algunos matriculados de las ventajas concedidas á esta clase se dictó la Real órden de 10 de marzo de 1859 (33) en la cual se tomaron tambien pro-

contestacion y para los efectos consiguientes. Dios guarde á V E. muchos años. Madrid 2 de junio de 1851 —José María de Bustillo.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(33) Escmo. Sr. : La Reina (Q. D. G.), teniendo en consideracion el crecido número de individuos separados de la matrícula en concepto de inutilidad ó abandono de la industria. y el de los que evadiendo el deber de inscribirse se han injerido en ella y la ejercen como ausiliares, formando un conjunto de marinería cuya existencia se hace incompatible con la de la matrícula, y ordenádo sistema de la navegacion nacional, y asimismo las medidas que reclama el desarrollo de esta última para atraer y obligar á los hombres de mar á la inscripcion que los regularice y reduzca á forma legal el ejercicio de su profesion, imposible de sostener de otro modo por falta de disciplina en las tripulaciones ilegales y sin garantía de honradez, en daño de las necesidades del comercio marítimo, se ha dignado disponer, de conformidad con lo propuesto sobre el particular por la Junta consultiva de la Armada, que en la próxima revista de inspeccion que, en cumplimiento del artículo 1.º del título 13 de la ordenanza de matrículas y Real órden de 11 de noviembre próximo pasado, deben pasar los Comandantes de las provincias marítimas á las suyas respectivas, además de las prevenciones que V. E. tenga por conveniente hacer á los de la comprension de ese departamento para el mejor desempeño de este servicio, observen las instrucciones siguientes : — 1.ª Los comandantes de las provincias marítimas, luego que reciban estas instrucciones, publicarán en la de su mando un aviso convocando á todos los matriculados separados de las listas por inútiles, para que en un dia determinado de la revista se presenten en la capital de la provincia si desean ser autorizados para el ejercicio de alguna de las industrias de mar.—2.ª De los que se presentaren formarán los referidos comandantes dos relaciones filiadas con referencia á sus anteriores y respectivos asientos; en una se anotarán los que cuenten mas de cuarenta años de edad, y en la otra los que sin esceder lleguen á ella ó tengan menos.— 3.ª Á unos y otros se les advertirá que como medida escepcional ván á ser por esta sola vez habilitados para ejercer como inútiles la profesion dentro de los límites de sus distritos, pero sin facultad de ocupar plaza de ninguna especie en buque despachado para viaje.—4.ª Los que prefieran desde luego la reincorporacion en la matrícula, podrán verificarlo con las condiciones : primera, de pasar á cumplir su campaña inmediatamente en los buques guardacostas ó arsenales, siempre que su edad no esceda de cuarenta años, y que resulten útiles en el reconocimiento facultativo que deben sufrir; y segunda, en cualquier estado físico, cumpliendo el servicio por sustituto ó redimiéndolo en la forma que se determine.—5.ª Los Capitanes jenerales de los departamentos dispondrán la remision al servicio y consiguiente aclaracion de asiento de los que hayan optado por la incorporacion en la matrícula bajo las condiciones espresadas; y respeto á los demás se pasarán

videncias contra los terrestres que se hayan intrusado en el ejercicio de la profesion marinera, y en su aclaracion se dispuso por otra de 13 del siguiente abril (34) el modo como debian verificarse los reconocimientos asi de los inútiles como de los terrestres para ocasionar á unos y á otros las menores molestias posibles, y habiéndose cumplido esta disposicion

por los comandantes respectivos relaciones nominales á los principales de los tercios, quienes darán estados numéricos, con espresion de tercios, provincias y distritos, á los Capitanes jenerales para su conocimiento y direccion al Gobierno. —6.ª Los mismos comandantes formarán listas especiales de los terrestres que por largo tiempo se hayan intrusado en el ejercicio de la profesion marinera y tengan mas de 40 años de edad, á fin de que mediante su informe, puedan quedar aquellos autorizados en la propia forma para ejercitarse en la pesca y demás faenas dentro del respectivo distrito.—7.ª Estas relaciones nominales, aprobadas por los capitanes jenerales, y de que habrá constancia en las comandancias principales de provincia y distrito, se considerarán cerradas, sin que en lo sucesivo pueda por ninguna autoridad inscribirse en ellas individuo alguno, supuestas las reglas con que habrán de declararse en adelante las escepciones por inutilidad.—Es al mismo tiempo, la voluntad de S. M. que, debiendo tenerse en este Ministerio conocimiento detallado y exacto, tanto de la fuerza como de las embarcaciones matriculadas en cada distrito, así como es conveniente saber el total de individuos por años de matriculacion, que hasta fin del próximo pasado de 1858 se hallan sin haber cumplido su campaña personal de tur, los respectivos comandantes de las provincias, concluida que sea la revista, formen estados con sujecion á los modelos adjuntos, señalados con los números 1 y 2, para que, resumidos los primeros en las respectivas comandancias principales de los tercios en uno solo, con division de tercios, provincias y distritos, semejante al número 3, sea remitido con los segundos á este Ministerio para el uso que de ellos convenga hacer; y últimamente, que V. E. escite el celo de los mencionados jefes, á fin de que el término de la revista sea tan breve como lo permita su buen desempeño, y las noticias que como resultado de ella se presenten, tan exactas como S. M. desea y espera.—De Real órden lo digo á V. E., con inclusion de los citados modelos, para su conocimiento y efectos que quedan prevenidos. Dios guarde á V. E. muchos años Madrid 10 de marzo de 1859.—José Mac-Crohon.—Sr. Capitan jeneral del departamento de.....

(34) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de una esposicion dirijida á S. M. por el Almirante y ayuntamiento de la villa de Bagur en la provincia marítima de Palamós, en solicitud de que las listas de terrestres mayores de cuarenta años que por largo tiempo se hayan intrusado en la profesion marinera, prevenida en la regla 6.ª de la Real órden de 10 de marzo pasado, se formen en cada pueblo á presencia de la autoridad de marina, alcalde y cura-párroco al objeto de evitar gastos y viajes á clase tan infeliz. S. M., tomando en consideracion lo espuesto y de conformidad con el parecer de la Junta consultiva de la armada á cuya corporacion tuvo por conveniente oir en el particular, se ha dignado resolver: que los individuos separados de la matrícula de que trata la regla 1.ª de la Real órden de 10 de marzo pasado, se citen para determinado dia á la capital de sus respectivos distritos, á fin de que al tiempo de pasar la revista de inspeccion puedan los comandantes de las provincias cumplimentar lo mandado por S. M. sin necesidad de que

se autorizó á dichos inútiles y terrestres por Real órden de 22 de octubre de 1849 (35) para ejercer industrias de mar en los términos prevenidos en la arriba espresada Real órden. En otra de 19 de julio de 1859 (36) tanbien en aclaracion de la de 10 de marzo se dijo que el único modo con que se admitiria la redencion del servicio á los individuos de que se ocupa aquella Real órden seria el de la sustitucion.

14. A la marineria y tropa de los buques de guerra que hacen sus viajes á ultramar, se les debe facilitar en dinero hasta un quinto de las raciones correspondientes á los dias que prudencialmente se considere que debe durar la campaña á fin de que por este medio adquieran las

aquellos pasen á la de la provincia, y que esta medida sea estensiva á los terrestres de que trata la regla 6.ª de la misma Real órden, los que se presentarán al jefe inspector para que con conocimiento de su edad y sumaria informacion hecha por el ayudante del distrito, pueda formarse la correspondiente lista que ha de someterse á la aprobacion del Capitan jeneral, siendo al mismo tiempo la voluntad de Su Majestad que esta soberana disposicion se inserte en la *Gaceta* y que los referidos comandantes dén cumplimiento á ella tan luego como llegue á su conocimiento, sin perjuicio de recibirla por el conducto de ordenanza. De Real órden lo digo á V. E. para su noticia y demás efectos y como adicion á la de 10 de marzo ya repetida. Madrid 13 de abril de 1859.

(35) A los efectos prevenidos en los artículos 6.º y 7.º de la Real órden de 10 de marzo último devuelvo á V. E. las relaciones orijinales de los terrestres intrusados por largo tiempo en las faenas marineras dentro de la comprension de ese departamento que V. E. ha dirijido en su carta número 2 ó 12 de 15 del corriente, siendo la voluntad de S. M. que tanto á estos como á los separados de la matrícula por inútiles que producen el estado numérico que tambien acompaña se les habilite para ejercer las industrias de mar en los términos y con la limitacion que la citada soberana disposicion determina y bajo las reglas establecidas en ella, para que cuanto antes puedan utilizar el beneficio que la misma les concede. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y fines consiguientes. Madrid 22 de octubre de 1859.

(36) La última parte de la condicion segunda de la regla 4.ª de la Real órden de 10 de marzo último que permite el ejercicio de las industrias de mar bajo ciertas condiciones á los separados de la matrícula por inútiles é intrusados por largo tiempo en la profesion marinera, tuvo por objeto preveer el caso de que fuese admitida en el servicio de la armada, la redencion en metálico como lo es, en el del ejército, pero como este no ha llegado, ni ahora ni hasta entonces puede tener aplicacion aquella en su totalidad, queda reducida á cumplir la campaña personalmente ó cubrirla por medio de sustituto con sujecion á lo prevenido en la Real órden de 24 del mes pasado para entrar en cualquiera edad y estado físico al derecho de ser rehabilitados en la matrícula, y por consiguiente del ejercicio de todas las industrias de mar. De Real órden lo digo á V. E. como resultado de su carta número 1328 de 8 del corriente con que incluye nota de varios exmatriculados que remitiéndose á la condicion y regla de todas, solicitan redimir su campaña para quedar rehabilitados en la matrícula y para que esta declaracion tenga la debida publicidad en la comprension de su mando. Madrid 19 de julio de 1859.

verduras y demás frescos indispensables, asi como tambien otros jéneros para el condimento de sus ranchos, á tenor de la Real órden de 11 de mayo de 1848. V. *Convocatoria.*

MÉDICO. V. *Cirujano*, y la nota 6 en *Matriculado.*

MÉJICO. Por los arts. 4 y 5 del tratado celebrado con aquella república en 28 de diciembre de 1836 se convino en ajustar y concluir á la brevedad posible un tratado de comercio y navegacion, declarándose desde luego que los españoles en Méjico y los mejicanos en España para el adeudo de derechos por las mercaderías que importaren ó esportaren bajo su bandera respectiva, serian considerados como los de la nacion mas favorecida.

MINAS. La lejislacion de minas al objeto de favorecer ese precioso ramo de riqueza pública, derogando un tanto los principios de propiedad, concede el derecho á su pertenencia, al que la reclama, con perjuicio del propietario del terreno. Siendo pues una especialidad y habiéndose encontrado un escorial en sitio bañado por el agua salada, intentaron disfrutar de la esclusiva de su aprovechamiento ciertos matriculados, pero no considerándose esto una industria de mar, se declaró en Real órden de 9 de marzo de 1846 (1) que competia su goce á los

(1) Escmo. Sr.: El secretario del Tribunal supremo de guerra y marina, con fecha 5 del pasado, dijo á mi antecesor lo que copio:—«Escmo. Sr.: Este Supremo Tribunal, enterado de los adjuntos espedientes pasados á informe del mismo por ese Ministerio con Real órden de 10 de noviembre último instruidos en el departamento de Cartajena sobre aprovechamiento de escorias en el mar menor, tuvo por conveniente oir á sus fiscales, y el togado con fecha 26 del citado noviembre espuso lo siguiente.—El fiscal togado habiendo examinado este espediente dice: que por medio de escrito con fecha de 24 de marzo de este año, D. José Pardo Perez, patron y director del Gremio de mar del distrito de San Javier, provincia de Cartajena, hizo al inspector de minas de Sierra-Almagrera y Murcia formal denuncia, por sí y en representacion de dicho gremio de un escorial plomizo que se halla dentro del espresado distrito y bajo del agua en el punto quo designó de la plaza denominada de Invernon. Por decreto del dia siguiente 25, á continuacion del denuncio dijo el inspector, que hallándose admitido el denuncio de un escorial en el sitio que se espresaba, no habia lugar al de que se trata en los términos en que está concebido. En el mes de abril los directores del gremio de mar del mismo distrito recurrieron primero al comandante de marina de la provincia y luego al comandante jeneral del departamento manifestando en sus instancias dos estremos, á saber: que á los matriculados se les defraudaba del derecho que les asiste de aprovecharse de lo que se halla en el mar, con esclusion de los terrestres y que se estaban causando grandes perjuicios á la pesca por paisanos que en consecuencia del primer denuncio admitido, se ocupaban en las faenas de estraer escorias plominosas. Por de pronto, y hasta que S. M. se digne resolver la consulta que elevó el comandande

denunciadores, lo que puede servir de regla en casos de análoga naturaleza.

jeneral, ha dispuesto aquel jefe la intervencion del laboreo y la retencion de lo ya estraido del referido escorial. Las autoridades de marina, sus respectivos asesores, el director jeneral y Junta jeneral de la armada, todos están de acuerdo en que es indisputable el derecho que esclusivamente asiste á los matriculados para el aprovechamiento del escorial en cuestion; mientras por su parte el inspector de minas apoya las razones con que alegan mejor derecho los paisanos que hicieron el primer denuncio que les fue admitido. La comparacion de los fundamentos legales aducidos por una y otra parte es la que ilustrará el punto que hay que decidir bastante oscuro por ser el primero que de esta especie se ha ofrecido, y porque de él no trata espresamente ninguna de las disposiciones que rijen en la materia. Fundándose las autoridades y los letrados del ramo de marina en el artículo 18 título 6.° de la ordenanza de matrículas, y en las Reales órdenes de 19 de enero y 2 de febrero de 1828. El artículo de la ordenanza dice así: «Del mismo modo que en los naufrajios han de entender los comandantes de marina en la custodia y adjudicacion de todo aquello que la mar arrojase á las playas bien sea producto de la misma mar ó de otra cualquiera especie, que no teniendo dueño corresponderá á quien lo hubiese encontrado, lo mismo que el que estrajere conchas, ambar, coral, etc. Aquí no vé el que suscribe tan claro ese derecho esclusivo que alegan los matriculados al escorial plomizo, porque este no es cosa que la mar haya arrojado á la playa, ni el artículo exije que para adjudicar un producto de la misma mar ó de otra cualquiera especie á quien lo hubiese encontrado ó estrajere, deba precisamente ser matriculado. Semejante requisito atacaria los principios del derecho comun sobre hallazgos de cosas que no tienen dueño conocido, y no es lo mismo tener jurisdiccion en el mar, como la tienen las autoridades de marina, que ser dueño de lo que el mar contiene. El resto del mismo artículo 18 habla de cuando los pescadores sacasen del fondo del mar ancias ó pertrechos de bajeles naufragados. Por consiguiente el principal fundamento sobre que estriba el derecho alegado por los matriculados, carece de la fuerza de conviccion que quieren darle. Menos sirve para la cuestion todavía la Real órden de 19 de enero de 1828, la cual unicamente trata acerca de la intervencion de los comandantes de los tercios navales en los repartos de subsidio. La Real órden de 2 de febrero del mismo año no se halla en los tomos de Decretos; pero puede inferirse de lo que se acaba de decir, que tampoco esclarecerá la materia. Pudiera no obstante pedirse copia de ella al Ministerio de Marina para tenerla á la vista de V. A. cuando se dé cuenta de este espediente. Veamos ahora en qué se fundan los paisanos que efectuaron el denuncio, y el inspector de minas que apoya su derecho. El Real decreto de 4 de julio de 1825 espedido por el Ministerio de Hacienda y la Real órden de 18 de abril de 1841 por el de la Gobernacion, forman su principal fundamento. Segun la regla primera que establece dicha Real órden los escoriales y terrenos antiguos deben considerarse comprendidos en los artículos 3.° y 4.° de aquel Real decreto; su artículo 3.° dice: «Las piedras preciosas y todas las sustancias metálicas, combustibles y salinas, que se encuentren en las entrañas de la tierra, y en su superficie, son el objeto especial del ramo de la minería con arreglo al presente Real decreto» su artículo 4.° dice: Todo español ó estranjero puede libremente hacer calas y catas para descubrir, reconocer y adquirir los criaderos minerales de que habla el

MULTA. Pena pecuniaria que se impone por alguna falta ó esceso.

artículo 3.°, ya sea en terrenos realengos, comunes ó concejiles, ó ya en los de denuncio particular libres ó vinculados, con la obligacion de resarcir los daños y perjuicios que ocasionaren con aquellas operaciones, conservándose en este punto las disposiciones de las leyes 3.ª y 4.ª del título 18 libro 9 de la Novísima Recopilacion. » Estos dos artículos son tan claros, tan decisivos, que en concepto del que suscribe no permiten dudar que los paisanos lo mismo que los estranjeros estén asistidos del derecho de que se trata. ¿Podrán los matriculados ser con respeto á mar mas atendibles por las leyes protectoras de la propiedad, que los pueblos con respeto á sus comunes y que los particulares en los bienes de su dominio? Pero se dice que se causan perjuicios á los pescadores con apalear el agua y con el laboreo para la estraccion del referido mineral. Los mismos perjuicios causarian aunque fuesen matriculados los que se aprovechasen de él; y el artículo 4.° del Real decreto y las dos leyes recopiladas ya previenen resarcimiento de los daños y perjuicios. Se añade apoyando la pretension del gremio de mar de San Javier que los riesgos y penalidades que sufren en la mar en servicio del estado los matriculados, les hace dignos de los privilejios que les están concedidos y de que se les prefiera á los paisanos en el aprovechamiento de lo que se halla en la mar y sus playas. No se ventila una comparacion en que sin disputa deberia reconocerse que la profesion de marineros es tan penosa como necesaria, importante y digna de remuneraciones y proteccion especiales. Sus privilejios y toda cuanta consideracion merece la jente de mar ¿serán jamás razon suficiente para despojar á un paisano de una perla ó cualquiera cosa preciosa que le venga á mano estándose bañando en la mar? ¿Se le impide á nadie por ventura recojer conchas en las playas por via de recreo ó para labores de ornato? Pues en igual caso y aun en mejor está quien en virtud de la ley se halla autorizado para hacer calas, catas, descubrimientos y adquisiciones de criaderos minerales, y la ley no se ha limitado á criaderos en tierra seca, sino que los comprende todos en jeneral. En fuerza de estas reflexiones, á las que pudieran añadirse otras muchas, siente el que suscribe no hallar términos hábiles para unir su opinion á la de los jefes y letrados de marina, consignada en este negocio; porque su imparcial ministerio le hace ver mas en favor de los paisanos denunciadores del escorial en cuestion, que no en favor del gremio de mar de San Javier, las razones legales en que unos y otros se fundan. Lo que sí puede tener lugar es el resarcimiento de daños y perjuicios: y si para lo sucesivo S. M. tuviere á bien hacer alguna modificacion ó declaracion en las vijentes disposiciones sobre minería, el presente caso no podria menos de considerarse como una consecuencia de las que rijen, opuestas al esclusivismo que pretenden los individuos del repetido gremio de mareantes. El fiscal militar, no obstante las fundadas razones espuestas por el togado, juzgó oportuno antes de emitir su opinion, tener á la vista la mencionada Real órden de 2 de febrero, y habiéndose remitido por ese Ministerio en 11 de diciembre último, consecuente á la comunicacion que se le dirijió de acuerdo del tribunal en 9 del propio mes: el referido fiscal con fecha 22 de enero pasado manifestó lo que sigue: « El fiscal militar ha examinado la Real órden de 2 de febrero de 1828 unida últimamente á este espediente, y no halla en ella mérito alguno para apoyar la pretension de los matriculados de mar del distrito de San Javier provincia de Cartajena para que se les conserve el derecho que suponen tener para aprovecharse de lo que se halla en el mar, y por lo tanto, ha-

El capitan del puerto tiene autoridad para exijirlas conforme lo dispuesto en el art. 56 tít. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. (1).

N.

NASA. Red redonda y cerrada con un arco en la boca desde donde se vá estrechando hasta el fin en forma de manga. Sirve para la pesca de diversas clases de peces y tocante á sus reglas y modo de verificarlas prescriben lo conveniente los arts. 1 al 15, trat. 10 de las Ordenanzas Generales de Pesca (1).

llando muy justas las observaciones que hace el señor fiscal togado en su censura de 26 de febrero último, para que no se acceda á su pretension, se adhiere en un todo á ella.» Y el tribunal, conforme con el parecer de sus fiscales ha acordado lo manifieste á V. E. como lo ejecuto, para la resolucion de S. M.; y habiendo dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) así de los espedientes á que se refiere y del dictámen de la Junta de direccion, como de la inserta consulta, se ha dignado conformarse con ella; y que se comunique al Comandante jeneral del departamento de Cartajena á fin de que deje espeditas las atribuciones del inspector de minas. Lo que comunico á V. E. de Real órden para los fines de su cumplimiento. Dios guarde, etc. Madrid 9 de marzo de 1846.

(1) Véase la nota 8, páj. 166.

(1) Art. 1.° En las costas, playas y mares en que se usare la pesca de *Nasas*, sus calamentos no han de perjudicar á otros artes útiles.

Art. 2.° Si en algun paraje se halla efectivamente por esperiencia repetida, que causaren perjuicio, se retirarán á mayores distancias.

Art. 3.° Si aún subsistiere el daño, y las otras pesqueras fueren mas útiles que las de *Nasas*, en tal caso se debe á estas impedir el uso enteramente.

Art. 4.° Como tampoco seria justo que otros armadijos perjudicasen á las *Nasas*, se guardarán unos á otros artes las temporadas y distancias proporcionadas, segun las posiciones de las playas con respeto á los vientos, corrientes y fondos.

Art. 5.° No se prescribe figura, dimensiones ni malla en las *Nasas*, antes bien se dejarán continúen cuantas se usan actualmente.

Art. 6.° Califica el anterior artículo la esperiencia de que ninguna especie de *Nasas* perjudica al desove y cria de peces por sus configuraciones, ni por las mallas ó claros de sus enrejados, sean de junco, mimbre ó red.

Art. 7.° Los calamentos se podrán ejecutar con piedras de peso adecuado, ó bien con espuertas de arena gruesa; pero deben estar bien atadas, y renovarse con frecuencia los cordeles.

Art. 8.° Para evitar todo recelo, debe ser obligacion de los mismos naseros presentar dichas piedras, siempre que se les exija semejante prueba.

Art. 9.° No siendo menos esencial el cebo para esta pesquera, siempre que los pescadores de *Nasas* acudieren á las jábegas, boliches, sardinales, etc., serán preferidos segun el tít. 1.°, trat. 9.

Art. 10. Cuando concurrieren á las playas al acopio de cebo, entrarán con los

NAUFRAJIO. El acto de irse á pique ó perderse una embarcacion en el mar. Este triste acontecimiento, puede ocurrir ó en medio del mar ó en sus orillas. Los deberes del capitan en estos casos, ya con respeto al buque, ya á su cargamento quedan prefijados en los núms. 12 al 16 de la voz *Capitan* páj. 177.

2. Si el buque náufrago iba en convoy ó conserva los demás buques tienen obligacion de admitir cuantos efectos pudieren segun la cavidad que cada uno tuviere espedita y no siendo posible cargarlos todos, se salvarán los de mas valor y menos volúmen á eleccion del capitan náufrago, quien procederá con acuerdo de los oficiales de la nave. *Cód. de Com. arts. 986 y 987.*

3. Los capitanes que hayan recojido los efectos salvados no pueden ni deben por esto variar de rumbo: cumplen con trasportarlos al punto donde sus respectivos buques iban destinados. Empero están facultados para descargar dichos efectos en el puerto de su consignacion, siempre que puedan hacerlo sin variar de rumbo, no haya peligro en ejecutarlo y consientan los oficiales, pasajeros y los interesados que se hallaren á bordo; en este caso los gastos causados por la arribada pesan sobre los efectos salvados entre los cuales deben contarse los fletes á que tiene derecho la nave que ha efectuado el trasporte en proporcion á la distancia y al tiempo. *Cód. de Com. arts. 988, 989 y 991.*

4. Si el siniestro acontece en costas estranjeras, en la voz respectiva encontrará el capitan espuestos los derechos que en tan lamentable situacion le conceden los tratados. Si acontece en las playas españolas deberá acudir á la autoridad de marina y en su defecto á la local en de-

palangreros á la suerte, contando dos naseros, que cada uno tenga dos *tenas* corrientes, por una parte regular de palangrero.

Art. 11. En los parajes en que la pesca de *Nasas* sea mediante sorteo por temporada, se observarán las formalidades establecidas, y que convengan á evitar dolo ó engaño en perjuicio de la accion lejítima de cada individuo.

Art. 12. Sobre este punto no habrá la menor tolerancia contra los que faltaren á la legalidad: en el concepto de que todos los que logren puesto ó lance han de tener embarcaciones y artes á propósito; y de lo contrario, á no ser por caso imprevisto, perderán la suerte.

Art. 13. Las convenciones que en cada sorteo hicieren los patrones entre sí, imponiéndose ciertas leyes, relativamente á las horas y dias en que han de pescar, y sobre otros puntos, no tendrán valor alguno mientras no las autorice el juez de marina.

Art. 14. Los marineros que llevare cada patron en su barco desde el principio de temporada, conocida y establecida en el paraje, lugar ó costa, no podrán dejarle; ni el patron despedir á ninguno sin justo y lejítimo motivo.

Art. 15. En cuanto al repartimiento de pesca no se admitirá variacion, siguiendo siempre la regla jeneral de que no haya abusos con que se perjudique ó agravie el derecho respectivo de marineros y patrones *Tít. 1, trat. 10, Ord. Gen. de Pesca.*

manda de los ausilios competentes. Y como en esta materia han sido tantas y tan varias las controversias que se han sucitado importa saber hasta donde alcanzan las facultades de las respectivas jurisdicciones y el modo de conducirse en él pues la jurisdiccion de marina, la de sanidad, la de hacienda, la de comercio y en su caso la ordinaria en representacion de los mostrencos, así como la de estranjeria tratándose de naves estranjeras han pretendido ó corresponderles del todo el conocimiento de los naufrajios ó tener en este siniestro mayor intervencion de la que las otras le atribuian; así que, manifestaremos la mayor ó menor que á cada una corresponda segun el caso.

5. El conocimiento de los naufrajios, varadas, abordajes y otros cualesquiera averías y accidentes de mar es del peculiar y privativo conocimiento de la jurisdiccion de marina, con derogacion de fuero militar y de estranjeria y cualquiera otro, conforme resulta del art. 3, 10 y 18, tít. 6 de las Ord. de Mat. (1), y art. 8, tít 2, trat. 5, Ord. de la Real Armada (2): si las averias, naufrajios, abordajes ú otros daños acontecen en puertos corresponde al capitan del mismo llenar los deberes que marcan los arts. 119 al 126, tít. 7, trat. 5 Ord. Gen. de la Real Armada (3).

6. Pero simultaneamente ó si puede así decirse, antes que la jurisdiccion de marina ejerza sus facultades y atribuciones, la sanidad encargada de vijilar por la salud pública, esto es, por un objeto de interés jeneral ante el que callan los particulares por mas sagrados que sean, principia las suyas, así en Reales órdenes de 24 de octubre de 1818 (4)

(1) Art. 3.° Véase en la nota 2, páj. 82, y el art. 10 en la nota 21 de esta voz.
Art. 18. Del mismo modo que en los naufrajios han de entender los comandantes de marina en la custodia y adjudicacion de todo aquello que la mar arrojase á las playas, bien sea producto de la misma mar, ó de otra cualquiera especie que no teniendo dueño, corresponderá á quien lo hubiere encontrado, lo mismo que al que estrajere conchas, ámbar, coral, etc. Y cuando los pescadores sacaren del fondo del mar anclas perdidas ó pertrechos de bajeles naufragados desde mucho tiempo, sabiéndose el dueño á quien pertenezca, se le entregarán pagando de hallazgo la tercera parte del valor, lo mismo que en el primer caso: pero ignorándose la propiedad de los efectos, y hecha la publicacion prevenida en el art. 12 de este título, si en el discursó de un mes no pareciere quien justifique ser el dueño, se entregarán á los que lo estrajeron. *Tít 6, Ord. de Mat.*

(2) Art. 8.° A la jurisdiccion de marina ha de pertenecer privativamente el conocimiento de causas de pérdida, naufrajio ó incendio de bajeles de la armada, de sus arsenales, ó cosas pertenecientes á ellos; con facultad de imponer el castigo que por ordenanza corresponda ó los delincuentes, con inhibicion de otra cualquiera jurisdiccion, á que puedan en los demás casos estar sujetos. *Tít. 2, trat. 5,° Ord. de la Real Arm.*

(3) Véase en la nota 4, páj. 35.

(4) He dado cuenta al Rey Ntro. Sr. del contenido de la carta de V. S. de 13 de junio último, número 344, comprensiva de las contestaciones que han mediado

y 30 de agosto de 1833 (5), en vista de cierto caso que á ello dió lugar, se dijo, que no cabe á la marina ejercer su jurisdiccion hasta que dando parte á la sanidad alce la prohibicion del roce ó comunicacion segun la clase de los efectos arrojados, debiendo ponerse de acuerdo ambas autoridades de sanidad y de marina para desempeñar con acierto y á beneficio de la humanidad cuantas providencias sean conducentes con arreglo á sus distintas obligaciones. Estos principios se hallan robustecidos por sentencia del Tribunal Supremo de Justicia de 14 de febrero de 1854 (6) en vista de competencia promovida por la jurisdiccion ordina-

entre la junta de sanidad de la isla de Menorca y el comandante militar de marina de aquella provincia con motivo de oponerse la primera á que este jefe entendiese en el naufrajio del bergantin español *Nuestra Señora de las Mercedes*, que ocurrió en la noche del 25 de enero, fundada en que el reglamento de sanidad que rije en dicha isla escluye del conocimiento de tales asuntos á toda otra autoridad, con lo mas que resulta y respectivamente esponen ambas jurisdicciones. Enterada de todo S. M. se ha servido declarar en conformidad con la opinion y dictámen del Supremo Consejo del Almirantazgo, que siendo, como es, de la jurisdiccion privativa y facultativa de la marina el conocimiento de los naufrajios y salvamentos de buques, ella es quien por lo mismo debe proceder en todo lo correspondiente á la materia; bien que con la decidida intervencion de la junta de sanidad y con sujecion á las leyes que esta tenga acordadas en el acto sobre entredicho, y precauciones para la incomunicacion de personas y efectos salvados, á lo cual debe precisamente ceñirse la sanidad. Madrid 24 de octubre de 1818.

(5) Véase la nota 12, páj. 484.

(6) En los autos de competencia entre el juzgado de primera instancia de Pravia y el de marina de la provincia de Gijon, de los que resulta: Que arrojadas por el mar á las playas de Oviñana varias pipas de aguardiente Cognac y de vino, se instruyeron dilijencias por la jurisdiccion de marina, en las que, previa la fijacion de edictos por el término de treinta dias, sin que se hubiese deducido ninguna reclamacion acerca de la propiedad de las pipas, se dictaron providencias por el juzgado inferior de aquel ramo, que fueron aprobadas por el Tribunal de Justicia del departamento del Ferrol, por las que se mandó que satisfecho su trabajo á los que habian hallado las pipas, y pagadas las costas del producto que diesen aquellas en público remate, se entregase el resíduo al Estado: Que en virtud de ello se verificaron con citacion del representante de la Hacienda pública los remates que tambien fueron aprobados, mandando que satisfechos los pagos lejítimos se pusiese el residuo á disposicion de la misma Hacienda pública: Y por último que librado despacho para el cumplimiento de lo preceptuado no pudo verificarse, porque habiéndose instruido tambien dilijencias acerca de este negocio en el juzgado de primera instancia de Pravia se suscitó la presente competencia, en la que el espresado juzgado de Pravia se apoya para pretender el conocimiento del asunto en la de 9 de mayo de 1835, y el de marina en lo dispuesto en la ordenanza de matrículas de mar, y en la ley 2.ª, título 7.°, libro 6.°, inserta en el suplemento de la Novísima recopilacion: Vistos. Considerando, que la jurisdiccion de marina, con intervencion de la Hacienda pública, debe providenciar lo necesario para salvar, recojer y custodiar los efectos procedentes de naufrajios depositando todo lo reco-

ria pretendiendo conocer de los autos formados por el hallazgo de unas pipas de aguardiente que el mar arrojó y que pretendia corresponderle como juez de mostrencos y por último los sanciona el art. 25 de la ley de sanidad (7).

7. Al propio tiempo que la marina y la sanidad ejercen sus atribuciones, la una para recojer y salvar las personas, buques ó efectos procedentes de naufrajio y la otra para evitar que este acto humanitario y benéfico ceda en perjuicio de la salud pública, no pueden impedir que la hacienda tome las precauciones correspondientes por el interés que puede caber al erario público en el buque y su cargamento, acerca lo cual debe conducirse en los términos que previenen los arts. 284 al 287 de las Ord. Gen. de Aduanas de 10 de setiembre de 1857 (8), y si bien en

jido por inventario, y haciendo la publicacion del naufrajio por edictos para que pueda llegar á conocimiento de los interesados, y que si en el primer mes no apareciesen los dueños de los efectos salvados, podrá dicha jurisdiccion de marina vender en almoneda los mas espuestos á deteriorarse; y si cumplidos tres meses desde que se hiciese la publicacion no se presentase dueño, deberá el comandante de dicho ramo pasar al subdelegado mas inmediato de bienes mostrencos, y vacantes (hoy el juzgado de primera instancia) copia testimoniada de las dilijencias practicadas y del inventario de los efectos salvados, poniéndolos desde luego á su disposicion con reserva de los gastos y con las formalidades convenientes: Considerando, por lo tanto, que el juez de primera instancia de Pravia ha debido limitar su reclamacion á que se le remitiesen las indicadas copias y que se pusiesen á su disposicion los efectos salvados, con reserva de gastos: Declaramos, que el conocimiento de los espedientes sobre que versa la presente competencia corresponde en el estado actual de ellos á la jurisdiccion de marina, á la que se remitan todas las actuaciones para que proceda con arreglo al artículo 13, título 6 de la ordenanza de matrículas de mar; y mandamos que se remita copia certificada de esta providencia á la redaccion de la *Gaceta* del gobierno para su insercion en la misma. Así lo proveyeron y rubricaron los señores de la sala primera de este Tribunal Supremo de Justicia.—Caballero, presidente; Morejon, Vijil de Quiñones, Carramolino y Lacotero.—En Madrid á 14 de febrero de 1854.

(7) Véase en *Sanidad*.

(8) Art. 284. Cuando nafrague algun buque en los puertos ó en las costas, los administradores contribuirán con sus ausilios á salvar el cargamento. En esta operacion deberán entender los comandantes de marina; pero conservarán aquellos una llave de los almacenes en que se hicieren los depósitos por cuenta de los interesados.—Si los buques náufragos se habilitaren, recojerán su cargamento sin gravámen alguno.—Si se inutilizaren, y los propietarios trataren de reembarcar el cargamento en buques de cualquiera bandera, se les concederá libremente con la debida cuenta y razon.

Art. 285. Si conviniere á los dueños despachar de entrada una parte de las mercancías lícitas salvadas, se trasladarán á los almacenes de la aduana para el adeudo de derechos; y se obligará al reembarque de las ilícitas, supliéndose en estos casos la formacion del manifiesto del modo que permitan las circunstancias.—No se exijirá derecho alguno por los bultos ó mercancías arrojados al mar para salvar

el primero de los citados artículos ya se hace mérito de la intervencion que compete en el depósito de los efectos procedentes de un naufrajio á las autoridades de marina, sin embargo convendrá tener presente la Real órden de 31 de agosto de 1854 (9) en que para evitar cuestiones entre las autoridades de marina y hacienda se resolvió lo que debia practicarse segun á quien perteneciere el almacen.

los buques ó el resto de los cargamentos, siempre que conste de una manera legal que eran bultos completos ó mercancías que venian á granel; para lo cual se practicará la justificacion correspondiente.— Las mercancías lícitas que hayan sufrido avería, se sujetarán en un todo á lo prevenido en la seccion octava del capítulo I de estas Ordenanzas, escepto la presentacion prévia de la protesta, por ser pública y hallarse al alcance de los empleados á quienes compete calificarla.— Las no averiadas se despacharán con sujecion al arancel.

Art. 286. Si para atender á los gastos del naufrajio fuere preciso vender alguna parte de las mercancías prohibidas, se dará cuenta al administrador de la aduana; á fin de que, justificada la necesidad, consulte á la Direccion jeneral de la renta y aguarde su resolucion. Se esceptúa el caso de que el comprador las destine para el estranjero, ó para la América española, porque entonces se almacenarán en la aduana hasta que se verifique el embarque con las prevenciones prevenidas.— Aprobada la venta de la cantidad necesaria para cubrir los gastos del naufrajio, pagarán las mercancías no averiadas el 30 por 100 de su valor en la plaza ó el de sus similares, cualquiera que sea la bandera del buque conductor; y las averiadas el mismo tipo, pero sirviendo de base el precio obtenido en pública subasta.

Art. 287. Los gastos que ocasione la intervencion de los empleados de aduanas en el salvamento de los buques náufragos, se satisfará por la parte interesada. *Ordenanzas Gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(9) Con motivo de las dudas ocurridas entre el comandante de Marina de Motril y el administrador de la aduana de Calahonda, acerca de lo determinado en el artículo 174 de la instruccion de aduanas de 5 de marzo de 1852, y el 28, título 12 de matrículas, relativos á la sobrellave de los almacenes donde se custodian los efectos procedentes de naufrajios, de que por el Ministerio de Hacienda se dió conocimiento al de mi cargo con fecha 17 de marzo último, se instruyó el oportuno espediente sobre el particular. Enterada S. M. á quien he dado cuenta de su resultado y tambien del informe asesorado de la Junta Consultiva de la Armada que V. E. ha emitido en oficio número 699 de 10 de junio último; se ha servido resolver, para conciliar el cumplimiento de aquellas Reales disposiciones y en su aclaracion, que siempre que los efectos procedentes de naufrajios sean depositados en almacenes pertenecientes á la Hacienda, deberán los administradores de aduana conservar una llave de aquellos en que se hiciere el depósito, con arreglo á la instruccion citada: quedando no obstante en toda su fuerza y vigor el referido artículo 28, título 12 de la ordenanza de matrículas, siempre que el depósito se verifique en almacenes de la marina, ó estraños á uno y otro ramo, pues que en ambos casos el administrador de la hacienda como representante de ella, y que ha de intervenir segun lo dispuesto en Real órden espedida por aquel ramo con fecha 1.° de setiembre de 1851, y estensiva á marina en 28 de abril del siguiente año, en la venta de los efectos y su liquidacion para el abono de los derechos de

8 En diversas ocasiones la jurisdiccion mercantil habia pretendido entender en los naufrajios, pero por Reales órdenes de 29 de mayo de 1804, 30 de diciembre de 1824, 2 de enero de 1826, y 12 de abril de 1833 (10)

aduana, tiene ya lo bastante para reclamar y hacer efectivo el reintegro de ellos, con el inventario valorado de los efectos que ha de formarse al verificar su almacenaje. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y circulacion en la Armada á los fines de su cumplimiento. Dios, etc. Madrid 31 de agosto de 1854.

(10) He dado cuenta al Rey Ntro. Sr. de la esposicion de la junta de comercio de San Sebastian, que con Real órden de 16 de febrero anterior remitió V. E. á mi antecesor y en la que al manifestar lo ocurrido con el comandante militar de marina de aquella provincia del naufrajio del quechemarin francés *María Benee* en el paraje llamado la Zurnila, solicita que se declare que el conocimiento de los naufrajios de buques mercantes corresponde á las juntas y tribunales de comercio con especialidad en el citado puerto de San Sebastian por las particulares circunstancias de él, prestando á las juntas los empleados de marina, los ausilios necesarios cuando para salvar los buques sea precisa su cooperacion; y enterado S. M. se ha dignado resolver diga á V. E. como de su soberana órden lo verificó con devolucion de la citada esposicion, que no causa poca sorpresa la reclamacion de dicha junta, cuando el código vijente en su artículo 1204 previene que los tribunales de comercio se ciñan á las atribuciones judiciales que les están declaradas en dicho código, y no ejerzan funciones administrativas de ninguna especie, por cuya razon si los consulados no pueden obrar administrativamente con respeto á las mercaderías y al buque, menos podrán hacerlo las juntas que son sus ausiliares: que la jurisdiccion de marina se halla en posesion del conocimiento de los naufrajios con arreglo á los artículos 10 y 11 del título 6 de la ordenanza de matrículas, sin que nada se haya innovado sobre el particular, no obstante el contenido del artículo 652 del enunciado código mercantil: pues no designándose en el cual sea la autoridad mas inmediata á que debe presentarse el capitan y tripulacion que se hubiesen salvado del naufrajio, debe entenderse precisamente sea la marina, que es á quien compete, y la que debe acudir al paraje para el socorro y salvamento de los náufragos, naves y efectos por no ser de su peculiar profesion este conocimiento puramente marinero y ajeno enteramente de los tribunales de comercio, á quienes si se confiase este cuidado ofreceria á cada paso ejemplares muy tristes que no estarian á sus alcances el remediarlos, que los artículos 14 del convenio de 1768 y el 13 del de 1786 entre Francia y España, previenen que la jurisdiccion que se necesite ejercer en los navíos náufragos, lo sea en España por los ministros de Marina y en Francia por los jueces de Almirantazgo; de forma que ambas naciones han reconocido que este conocimiento es peculiar y privativo de la marina, á la cual respectivamente encargan dén aviso del suceso á los cónsules de la nacion á que pertenezca el buque para que presentados en el paraje del naufrajio, se encarguen de la nave, mercaderías y personas que se hubiesen salvado; pero como el ramo de averías tiene tan íntima conexion con el de naufrajios parece que declarado por el Tribunal de Marina la culpabilidad ó inculpabilidad de la avería, prevenida en el primer caso por ignorancia, malicia ó neglijencia del capitan ó patron, cuyo conocimiento facultativo indispensablemente corresponde á la marina como el de arribadas, entiendan despues los consulados ó juntas de comercio, sobre el cálculo y aplicacion de lo que cada

se declaró constantemente que el conocimiento de los mismos ó sea del mayor ó menor grado de culpabilidad que pudiese haber en este siniestro correspondia á la marina, como que efectivamente es el único tribunal que tiene los conocimientos indispensables para apreciarlo. A la jurisdiccion mercantil toca solo entender en el repartimiento de daños y perjuicios que haya ocasionado el naufrajio, y como segun fuere voluntario ó forzoso deben pagarlos ó el capitan ó los cargadores y naviero, ó correr por cuenta de los interesados segun se espresa en los números 19, 20 y 21 es lójico que el tribunal de comercio no pueda verificarlo hasta que el de marina haya declarado acerca punto tan esencial.

9. Anteriormente habia una jurisdiccion titulada de mostrencos, la cual conocia de todos los bienes que por falta de lejítimo dueño correspondian al Estado; esta jurisdiccion se halla en el dia refundida en la ordinaria. Uno de los bienes que enumera el art. 1 de la ley de mostrencos de 16 de marzo de 1835 como pertenecientes al Estado son los buques que por naufrajio arriben á las costas españolas sin dueño conocido, igualmente que los cargamentos y cuanto hubiere en ellos. Bajo estos antecedentes, habiendo arrojado el mar varias pipas de aguardiente á la playa de Oviñana, el juzgado de primera instancia de aquel territorio intentó conocer de los autos formados en su razon y seguida competencia, el Tribunal Supremo de Justicia por sentencia de 14 de febrero de 1854 (11) la resolvió á favor de la marina manifestando que solo cuando el juzgado de marina no hubiese hallado el dueño, es cuando debe pasar las dilijencias à la jurisdiccion ordinaria quien practicará las que crea conducentes, y caso de no hallar dueño adjudicará los efectos encontrados á la nacion.

10. Corresponde sí á la jurisdiccion ordinaria el conocimiento de los naufrajios que ocurran en las costas de las provincias Vascongadas por efecto de la especial jurisdiccion con que aquellas están rejidas y conforme lo establece el art. 21 tit. 11, Ord. de Mat. (12).

uno haya perdido y le corrresponda, y por consiguiente sobre los contratos de pérdidas y ganancias que para estos respectivos casos se hayan celebrado, por ser todo puramente mercantil; así se resolvió por Real órden circular de 29 de mayo de 1804 que es ley 10, título 7, lib. 6 de la Novísima Recopilacion y así está entendido en la redaccion de las ordenanzas para el réjimen y gobierno de las matrículas de mar; en cuyo concepto ha declarado S. M. ilegal y oficiosa la citada reclamacion de la junta, y que se observe lo prevenido hasta ahora para los espresados naufrajios, así como que el comandante de marina de San Sebastian ha procedido con arreglo á lo que está mandado, llenando sus deberes con el celo y eficacia que ha manifestado siempre. Madrid 12 de abril de 1833.

(11) Véase la nota 6 de esta voz.

(12) Art. 21. En lo perteneciente á baradas y naufrajios seguirán los consulados de Bilbao y San Sebastian en la posesion de disponer el salvamento de los náufragos y cargamentos con independencia de otro juzgado *Tit. 11, Ord. de Mat.*

11. La jurisdiccion militar como ejerciendo la de estranjería pretendió conocer de dos naufrajios de buques norte americanos ocurridos en Puerto Rico, y si bien la competencia se perdió en parte por no existir ese fuero en los dominios ultramarinos, no se dió lugar á que pasaran los autos á los juzgados ordinarios, antes bien por Real órden de 8 de agosto de 1817 se reconoció la plena jurisdiccion que corresponde á la marina en estos casos.

12. No obstante en punto á naves estranjeras, si en los tratados con que nos hallemos ligados con la de la nacion que haya naufragado y que se hallará en sus respectivas voces, hay algo prevenido para estos casos, aquello deberá cumplirse; y con las naves de potencias con las cuales ninguna convencion diplomática nos ligue, deberá observarse lo dispuesto en Real órden de 16 de julio de 1830 circulada á Indias en 11 de octubre, en que se declara que la marina solo debe inmiscuirse en el naufrajio de naves francesas cuando se reclama su ausilio, lo que se repitió en 20 de julio de 1819 (13) dándole segun del mismo se desprende una estension que hace aplicables sus disposiciones á todas las naves estranjeras, opinion que muy claramente confirma la de 17 de noviembre del propio año (14) espedida en vista de queja del cónsul

(13) Véase la nota 7, páj. 433.

(14) Escmo. Sr.: El secretario del Tribunal Supremo de Guerra y Marina en 30 de julio último, me dice lo que sigue.—Escmo. Sr. Con Real órden de 2 de febrero último se remitió á este Supremo Tribunal por el Ministerio del cargo de V. E. una comunicacion del de Estado, relativa á la queja producida por el cónsul jeneral de Rusia residente en la ciudad de Cádiz reclamando contra la conducta observada por las autoridades de marina de Aljeciras en el naufrajio del bergantin de aquella nacion nombrado *Aura*, y demás documentos que acompañaba, como asimismo el informe remitido por el auditor de marina del departamento de Cádiz sobre el particular, todo á fin de que teniendo á la vista este Supremo Tribunal al evacuar la consulta á que se referia su mencionado auditor, consultase tambien S. M. por el mismo ministerio del cargo de V. E. y con devolucion de cuanto se le ofreciese y pareciese. Pasada esta Real órden con el espediente de naufrajio del bergantin *Aura* que habia sido remitido á este Supremo Tribunal por la capitanía jeneral de Marina del departamento de Cádiz al fiscal togado y unidos á su instancia estos antecedentes sobre el asunto que obraban en la escribanía de cámara de este mismo Tribunal dió la censura siguiente. El fiscal togado con nueva vista de este espediente dice: Que sus actuaciones se hallan hoy sometidas á la deliberacion de V. A. con dos objetos, el de examinar las dilijencias practicadas para el salvamento del bergantin náufrago á fin de dictar la providencia que en su vista corresponda, y el de informar á S. M. por el Ministerio de Marina para que este lo haga por el de Estado acerca de las reclamaciones que el cónsul jeneral de Rusia en España, residente en Cádiz ha elevado á S. M. contra los procedimientos y dilijencias referidas. Indicada está por lo mismo la oportuna separacion con que el fiscal debe esponer su dictámen acerca de ambos estremos. Respeto al primero debe manifestar que repetidas veces han llamado la

jeneral de Rusia, por las grandes costas que se exijieron á cierta nave

atencion de V. A. los perjuicios que suelen causarse á los capitanes ó personas interesadas en los buques náufragos por el empeño que á veces tienen las autoridades encargadas del salvamento en procurar que se devenguen crecidas costas frecuentemente escesivas y siempre injustas multiplicando actuaciones. El espediente que V. A. tiene á la vista ha venido á confirmar esta verdad. Despues de haber encallado el bergantin *Aura*, rehusó el capitan el ausilio que para el salvamento le ofreció el juzgado de la comandancia militar de marina, manifestando que no lo necesitaba porque al efecto habia acordado lo conveniente con el vice-cónsul de Rusia en Gibraltar, que á la sazon se encontraba en la playa. Este no quiso intervenir formalmente en las dilijencias del salvamento, esponiendo que sin escitacion del capitan no podia verificarlo. Así aparece únicamente del auto folio 25. Prescinde el fiscal de esta circunstancia porque reconocida por el capitan la necesidad de proceder inmediatamente al salvamento, convino en admitir el ausilio ofrecido por la comandancia. Pero el cónsul de Rusia en España se dirijió á la capitanía jeneral de marina del departamento de Cádiz dando á conocer á D. Ramon Camacho en la calidad de su representante y rogando á aquel superior jefe que lo participase á quien correspondiera en Aljeciras á fin de que las autoridades de esa ciudad no tuviesen reparo en prestar á Camacho los ausilios que estimasen necesarios. Espidió el Capitan jeneral la órden oportuna, y aunque el juzgado de marina de Aljeciras acordó su cumplimiento fólio 54, no fué obedecida pretestando la falta de personalidad de Camacho, porque carecia de las credenciales y patente Real que exijen las leyes para ejercer libremente el cargo de vice-cónsul; y mandó formar sobre las reclamaciones de Camacho, ramo separado. Conviene el que suscribe en que careciendo D. Ramon Camacho de los espresados requisitos no podia jestionar como vice-cónsul; pero reconoce al mismo tiempo que dado á conocer por el capitan jeneral como delegado del cónsul y presentado al comandante de marina en Aljeciras por el juez de estranjería, comandante jeneral del campo de Gibraltar, segun costumbre, debió considerarse á Camacho como un simple mandatario del cónsul, quedando este único responsable segun los principios del derecho ó debió exijírsele cuando mas, que presentase poder bastante, atendidas las dudas que se ofrecian. Pero estas no tenian otro objeto segun parece que el de aumentar las costas quedando infrinjida la Real órden de 16 de junio de 1830 espedida á consecuencia de las representaciones dirijidas á S. M. por varias legaciones estranjeras, con motivo de las dudas que podian ocurrir acerca de las facultades que competian á los cónsules estranjeros en los casos de naufrajio de buques de sus respectivas naciones, resolvió S. M. por punto jeneral que en tales casos observasen las autoridades lo prevenido en los tratados con las potencias estranjeras particularmente en los artículos 14 del convenio de 1768 y 13 del de 1786 entre España y Francia, que se insertan en la misma Real órden. Segun su literal contesto, al cónsul corresponde el cuidado del buque y tripulacion, pudiendo practicar todo lo que tenga por mas conveniente á salvar el bajel, su carga, pertrechos, almacenaje, satisfaccion de gastos y demás que tenga conexion con este incidente, sin que las autoridades locales puedan mezclarse en otra cosa que en facilitar por su justo precio todo el ausilio que se les pida con el objeto de salvar prontamente todo lo que fuere posible y evitar robos y desórdenes. Y en virtud del artículo 13 referido, inserto en la Real órden, obligadas

de aquella nacion que naufragó en las costas de Aljeciras, en las que

están las autoridades bajo su responsabilidad á dar aviso al cónsul de los naufrajios que ocurran para que acudan á practicar las funciones mencionadas que les corresponden. La Real órden habla de los vice-cónsules en el mismo sentido y por el mismo concepto que de los cónsules, porque si aquellos están lejitimamente acreditados tienen cuando obran por sí la misma obligacion y la misma responsabilidad que estos. Mas á falta de vice-cónsules, no puede negarse al cónsul la facultad de jestionar por medio de un comisionado apoderado ó mandatario especial en cada caso, segun los justos principios del derecho comun, y con mayor razon teniendo presente que no puede el cónsul hallarse en todos los puntos en que ocurran naufrajios, ni puede ser desconocido su derecho de intervenir en los mismos por hallarse ausente. En vista de estos principios justos, naturales y obvios de derecho, no se presenta sólidamente fundada la consulta del auditor del departamento de Cádiz, acerca de cuales hayan de ser los documentos que acrediten á un vice-cónsul. Espresos están en las leyes, así como espreso está en los mismos el derecho que tiene cualquiera bajo su responsabilidad de jestionar por sí ó por medio de otra persona. Aquí se hará cargo el fiscal de la dificultad que segun el auditor produce la Real órden de 4 de mayo de 1848, previniendo la observancia del artículo 14, título 6.º de la ordenanza de matrículas: esta Real órden segun reconoce aquel majistrado, se refiere á los casos de naufrajio en que los buques aparezcan sin jente ni pabellon conocido, ó lo que es lo mismo, sin saberse á que nacion corresponden; y por tanto la mencionada Real órden ni tiene aplicacion alguna al naufrajio del bergantin *Aura*, ni la observacion de esta disposicion es incompatible de modo alguno con la referida de 16 de junio de 1830. Las cuestiones antes referidas y demás procedimientos han hecho subir las costas á una cantidad exorbitante advirtiéndose al mismo tiempo notable desproporcion entre el aprecio de los efectos salvados y las cantidades mucho mayores en que fueron rematados. De esas y otras circunstancias se ocupará el que suscribe en la segunda parte de este dictámen, en que espondrá su parecer acerca de las reclamaciones del cónsul, limitándose ahora á observar que V. A. tuvo muy poderosas razones para mandar en providencia de 29 de julio de 1847 con ocasion del naufrajio de una lancha nombrada *San Ramon* y cuatro de sus tripulantes, cuyo rollo corre unido, que en los espedientes de salvamentos no se devenguen costas judiciales, sino únicamente en el raro caso de que llegue á formarse juicio contradictorio. Tambien en auto de 9 de diciembre consulta el auditor si deben abonarse los gastos y derechos que se orijinen á instancia de los cónsules ó vice-cónsules. Fúndase para ello en la providencia de V. A. de 3 de noviembre dictada en el espediente de salvamento del místico *Virjen de las Mercedes y San Miguel*, cuyo rollo está unido tambien, en que V. A. se sirvió acordar que en los gastos de salvamento se comprendan los derechos que se causan á instancia de parte. Como los cónsules no tienen otro carácter que el de ajentes de los interesados, son abonables los gastos y derechos causados á instancia de aquellos, pero sin que en los gastos se comprendan derechos ningunos procesales, que nunca se devengan, conforme á lo prevenido cuando no llega á promoverse algun punto verdaderamente litijioso. En consecuencia pues de las observaciones espuestas hasta aquí, en esta primera parte de las dos al principio indicadas y que se refiere al punto en que V. A. ha de proveer como por derecho propio y en virtud

se hacen diversas prevenciones acerca el abuso de exijir derechos acre-

de la remision de las actuaciones, el fiscal opina que el Tribunal : 1.° revoque la providencia consultada de 11 de octubre en cuanto por ella se aprobaron todas las diljencias practicadas por el juzgado de la comandancia de marina de Aljeciras : 2.° Declare la nulidad de las mismas en cuanto se estendieron á mas de lo necesario para el salvamento ó á practicar las solicitadas por el capitan náufrago; no alcanzando por ahora, sin embargo, la nulidad á los efectos de los remates celebrados, por las complicaciones posibles, y porque será objeto de determinacion particular en otro espediente de que el fiscal se ocupará mas adelante. 3.° Declare de oficio en consecuencia de la irregularidad con que se ha procedido, las costas todas, aun aquellas lejitimamente devengadas en otro cualquier concepto: 4.° Condene por tanto á su devolucion á los partícipes, todos cuantos resulten en los autos, encargando á la comandancia jeneral del departamento que provea todo lo necesario para que así se ejecute desde luego, dando cuenta á esta superioridad de haberlo realizado y periódicamente entre tanto de las actuaciones promovidas con este fin : Y 5.° que por último V. A. mande devolver las actuaciones al juzgado de la comandancia jeneral del departamento, á fin de que se proceda á la valuacion y reintegro de los daños causados, esperando al efecto la Real órden que se le comunique por el Ministerio en la forma que el fiscal propondrá mas adelante; en el concepto de consultar siempre con V. A. la determinacion que recalga; y todo ha de entenderse sin perjuicio de lo demás que proceda respeto de las graves faltas é irregularidades cometidas por el juzgado de la comandancia de Aljeciras, sobre cuyos particulares se reserve V. A. proveer cuando resulten los daños y perjuicios causados. En el despacho que se libre á la comandancia jeneral podrá insertarse esta parte del dictámen fiscal si mereciese la conformidad de V. A. por via de aclaracion de las dudas indicadas. Procederá ahora el fiscal al exámen de las reclamaciones que el Ministerio de Estado ha dirijido al cónsul jeneral de Rusia, que es la segunda parte de las dos en que se propuso presentar su dictámen á la consideracion de V. A. Versan esas reclamaciones acerca de tres puntos. Los perjuicios que dicen se han causado por las providencias que adoptó la junta de sanidad de Aljeciras, los daños que manifiesta haberse ocasionado por las ventas de efectos de buques, y los escesos en las costas procesales. Por las consideraciones que ha espuesto el fiscal y por lo que resulta del espediente, parecen fundadas las reclamaciones, acerca de cuyos estremos debe informar V. A., y si llegan á esclarecerse, deberán ser completamente indemnizados los que han sufrido daños y perjuicios. Tambien deberá darse al cónsul la conveniente satisfaccion, en la forma que procede, no por ser empleado de una nacion amiga, como dice, sino por proceder en aquel caso de rigurosa justicia, y conforme á los principios jenerales de derecho de jentes, y al honor y buen nombre de la nacion española. Un empleado de Rusia cuyo gobierno aun no ha tenido á bien reconocer los derechos lejitimos de la Reina Ntra. Señora Doña Isabel II, solo puede ejercer hoy sus funciones en territorio español por tolerancia del Gobierno de S. M. y por cierto no debe parecer estraño que los súbditos de Rusia, padezcan, aunque sea injustamente algun quebranto ó menoscabo de sus intereses, cuando aquella potencia los descuida, por no tener cerca de esta corte ningun representante acreditado, segun el derecho de las naciones y formas que el mismo establece. Declaradas de oficio por V. A. todas las costas causadas, ningun perjuicio queda por

centando dilijencias en tan lamentables circunstancias; y en el dia ratifica tambien lo dispuesto en aquella Real órden el artículo 40 del Real

este concepto. Acerca de la procedencia ó improcedencia de las medidas adoptadas por la junta de sanidad, y gastos causados por la misma, puede informar V. A. que parece evidente la necesidad de que por el Ministerio de la Gobernacion del Reino á quien corresponde, se decrete la oportuna averiguacion de si las providencias adaptadas por aquella junta en la vijilancia del bergantin *Aura* han sido conformes á las leyes y reglamentos del ramo, y si los gastos causados por el mismo concepto son lejítimos y autorizados por las mismas legales disposiciones; y por aquel Ministerio y sus dependencias se determine lo que corresponda. En cuanto á la reclamacion de daños y perjuicios del cónsul de Rusia y al parecer fundados, como ha dicho el que suscribe, corresponde que se practique la oportuna averiguacion en los términos mas convenientes, y en la forma que tambien permite la clase y circunstancias particulares de este asunto. A este fin, por el Ministerio de Marina y en vista ya de lo que informe V. A. puede prevenirse al comandante jeneral del departamento de Cádiz, que teniendo á la vista las actuaciones y dilijencias formadas con motivo del naufrajio del bergantin *Aura*, devueltas al efecto por esta superioridad, como ha propuesto el que suscribe, oyendo las reclamaciones del cónsul, y admitiendo las justificaciones que proponga, y oyendo tambien las esplicaciones, informaciones y escusas que puedan dar por su parte el comandante y asesor de la provincia de Aljeciras, todo con dictámen del auditor y audiencia fiscal aunque breve y sumariamente en cuanto fuera posible, determine en vista de lo que resulte segun corresponda y consulte con esta superioridad. V. A. entonces, en vista tambien de todo, podrá resolver asimismo lo que proceda y elevar al conocimiento de S. M. por el Ministerio de Marina la referencia del resultado y determinaciones, y las propuestas oportunas para los efectos convenientes, como tambien en la parte que deba ser transmisible en la primera secretaría de Estado y del Despacho, á consecuencia de la Real órden, informe espedido por la misma. Así opina el fiscal que puede V. A. acordarlo para evacuar el informe pendiente, con insercion de todo este dictámen y de las providencias que recaigan en su consecuencia, á fin de que sirvan de aclaracion con el mismo objeto. En su vista se ha dictado por la sala de justicia en 3 del corriente la siguiente providencia: Se revoca la providencia consultada de 11 de octubre del año próximo pasado de 1848, en cuanto por ella se aprobaron todas las dilijencias practicadas por el juzgado de la comandancia militar de marina de Aljeciras para el salvamento del bergantin ruso *Aura*. Se declaran nulas las mismas dilijencias en cuanto se estendieron á mas de lo necesario para dicho salvamento ó practicar las solicitadas por el capitan del buque náufrago, no estendiéndose por ahora la nulidad á los efectos de los remates celebrados. Se declaran de oficio todas las costas causadas bajo cualquier concepto en el espediente de naufrajio, y se condena por tanto á los partícipes á su devolucion, encargándose á la capitanía jeneral del departamento de Cádiz se provea lo conducente para que así se ejecute desde luego, dando cuenta á esta superioridad de haberlo realizado y periódicamente entretanto de las actuaciones que se promuevan con este objeto. Devuélvase dicho espediente al juzgado de la espresada capitanía jeneral del departamento á fin de que se proceda á la evaluacion y reintegro de los daños causados, esperando al efecto la Real órden que se le comunique por el Ministerio

decreto de 17 de noviembre de 1852 (15) sobre estranjería, segun el cual las autoridades de marina deberán proveer procediendo de acuerdo con el capitan del buque y el cónsul de la nacion respectiva ó persona que aquel nombre para representarle, debiendo satisfacer los gastos que ocasione el salvamento, pero nada absolutamente por costas ó derechos procesales, lo que se halla ratificado por la Real órden de 24 de octubre de 1856 (16). Como á costas no deberán comprenderse los

de Marina y consultando siempre con este Supremo Tribunal la determinacion que recaiga, todo sin perjuicio de lo demás que proceda respeto á las graves faltas é irregularidades cometidas por la comandancia de marina de Aljeciras, sobre cuyos particulares se reserva el Tribunal proveer cuando resulten los daños y perjuicios que ván indicados; insertándose en el despacho que se libre para el cumplimiento y ejecucion de cuanto queda dispuesto en esta providencia la primera parte de censura del señor fiscal togado, por via de aclaracion á las dudas propuestas por el auditor de marina, y consultadas á esta superioridad en la referida providencia de 11 de octubre de 1848 y en la de 9 de diciembre siguiente. y evacúese el informe pedido en Real órden de 2 de febrero último, insertándose íntegra dicha censura del señor fiscal togado, y manifestando que el Tribunal está conforme en todo con su dictámen. Y conformándose S. M. (Q. D. G.) con este dictámen, ha tenido á bien mandar se hagan las prevenciones oportunas al capitan jeneral de marina del departamento de Cádiz que con esta fecha he verificado y que la espresada opinion del Tribunal Supremo se traslade á V. E., cómo de su Real órden lo ejecuto, para su conocimiento y que se circule en la armada, y se dé el mas estrecho y puntual cumplimiento á la Real órden de 16 de julio de 1830, espedida por el Ministerio de Estado y comunicada por Marina en 20 del mismo mes y año; así como al artículo 14, título 6 de la ordenanza de matrículas. Lo que traslado á V. E. para su intelijencia y á fin de que circulándolo en la comprension de ese departamento de su mando, tenga el mas estrecho y puntual cumplimiento cuanto se previene.—Lo que trascribo á V. S. para su conocimiento y fines que se previene.—Madrid 17 de noviembre de 1849.

(15) Véase la nota 4, páj. 390.

(16) Escmo. Sr.: Por el oficio número 2635 que de acuerdo con el Almirantazgo me dirijió V. E. con fecha 14 del actual, trascribiendo otro del comandante de marina de Tortosa, en que participa haber varado el dia 20 del mes próximo pasado, en la barra del rio Ebro, el bric barca ruso nombrado *Subisca*, capitan H. B. Butenox, que con quince hombres de tripulacion navegaba en lastre de Barcelona á Torrevieja; se ha enterado la Reina (Q. D. G.) de los ausilios prestados para el salvamento de esta embarcacion por el comandante del falucho guardacostas *Iluro* D. José Calvan y Murillo, y los individuos del juzgado de marina de aquella provincia, constituido en tribunal, segun disposicion de dicha autoridad, logrando sacarle á flote á los tres dias de trabajos. En su consecuencia, de conformidad con esa corporacion se ha servido resolver S. M. manifieste á V. E., que si bien es laudable y ha visto con agrado el comportamiento del juzgado de marina de Tortosa en esta ocasion, se tenga presente para lo sucesivo la Real órden de 6 de marzo de 1852, en la que recordando el cumplimiento de los artículos 11 y 12, título 6.° de la ordenanza de matrículas, se previene clara y terminantemente que

derechos del escribano que forme las dilijencias y demás que ocurran á tenor de la Real órden de 20 de noviembre de 1854 (17). Si los despojos de los buques náufragos no alcanzaran á sufragar todos los gastos ocasionados por el salvamento, entonces deberán cobrarse primero, los

en los casos de naufrajio solo asista el comandante de marina de la provincia ó ayudante del distrito mas próximo al paraje del fracaso, y que se recuerde tambien lo dispuesto en el artículo 40 del Real decreto de estranjería de 17 de noviembre del citado año, sobre exencion de costas ó derechos procesales; siendo al propio tiempo la voluntad de S. M. que se dén las gracias en su real nombre á todos los individuos que han contribuido al salvamento del espresado bric barca *Subisca*, y en particular á José Gaya, cabo de mar habilitado de tercer contramaestre del referido falucho guarda costas *Iluro*, y al práctico de la barra del rio Ebro, Tomás Hernandez.—De Real órden lo digo á V. E. para conocimiento del Almirantazgo y circulacion en la armada á los efectos que son consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 24 de octubre de 1856.—Francisco de Lersundi.

(17) Escmo. Sr.: Remitida al señor Director jeneral de la Armada la Real órden que el antecesor de V. E. dirijió á este Ministerio con fecha 28 de julio último, trasladando despacho del encargado de negocios de Austria en esta corte haciendo presente que por la ayudantía de marina de Vera, se habian ecsijido derechos considerables con motivo del salvamento del bric-barca de su nacion denominado Celedonia, resulta de lo espuesto por la Junta consultiva de la Armada, despues de haber oido al espresado ayudante á la comandancia jeneral del departamento de Cartajena, y el asesor jeneral de marina, que las razones dadas por el susodicho ayudante, como aparece de las contestaciones que mediaron entre este funcionario y el ajente consular austríaco, en apoyo de las partidas que comprende la cuenta de gastos son convenientes: que los jornales de los operarios empleados en el salvamento y el importe de los efectos inutilizados en aquel servicio, se han de satisfacer del producto de la venta de los despojos de las embarcaciones náufragas sean nacionales ó estranjeras, segun Real órden de 28 de abril de 1852, en la cual se previene tambien el pago de los derechos devengados por los tribunales, que tasados los pertenecientes á lo actuado á causa de este siniestro por el juzgado de la comandancia de marina de Cartajena con arreglo á arancel segun se dispuso en Real órden de 27 de junio último han sufrido una rebaja de 1485 rs. 6 maravedises vellon que procede en gran parte de haberse cargado al comandante de armas del canton como juez conservador de estranjería por dietas, la cantidad de 1610 rs. que arreglados al artículo 320 del arancel vijente, mandado observar en los juzgados de marina por Real órden de 28 de marzo de 1848, y cuyo cumplimiento se encarece, se han reducido á la de 180 rs. vn. Enterada S. M. á quien he dado cuenta de todo, y en vista de que en este asunto se ha obrado con la debida imparcialidad, se ha dignado resolver, remita á V. E., como de su Real órden lo verifico copia de las contestaciones dichas y del informe aclaratorio del espresado ayudante de Vera, así como de la tasacion de las costas que se menciona para conocimiento y debida satisfaccion de aquel diplomático: incluyendo á V. E. al propio tiempo copia de la citada real disposicion de 28 de abril de 1852 para los efectos ulteriores que convengan en el Ministerio de su digno cargo. De igual Real órden lo traslado á V. E. para su inteligencia y fines correspondientes, y como re-

jornales y materiales empleados para conseguirlo, luego los derechos de aduana que adeuden los efectos salvados, y en último lugar las costas del espediente formado en su razon, todo á tenor de la Real órden de 28 de agosto de 1852 (18), en la que se dió intervencion en la venta

sultado de su oficio número 1310 de 4 del actual, añadiéndole que habiendo llamado la atencion de S. M. la notable diferencia que se advierte entre el importe de las costas que primeramente se cargaban por razon de lo actuado con motivo del salvamento, comparado con la cantidad á que ha venido á reducirse, si bien esta diferencia procede del esceso de dietas que se espresa, es su real voluntad que por conducto de V. E. se haga entender á los juzgados de marina, que en lo sucesivo se atengan para fijar los derechos que devenguen por sus actuaciones á lo estrictamente legal y establecido en el arancel, con lo que se evitarán esta clase de reclamaciones que siempre lastiman el decoro nacional. Madrid 20 de noviembre de 1854.

(18) Al Director jeneral de la Armada digo hoy lo siguiente:—Escmo. Sr.: Enterada S. M. de la carta del comandante de marina de la provincia de Puerto-Rico, de 3 de diciembre de 1850, número 7, y del testimonio unido á la misma del espediente formado á consecuencia del naufrajio de la goleta mercante americana *Nort Carólina*, cuyo espediente versa sobre las contestaciones habidas con la superintendencia de aquella isla, reclamando los derechos reales que devengaron los efectos depositados en la aduana de la suma á que ascendió el remate de ellos, antes de satisfacerse los de salvamento, tuvo por conveniente oir el dictámen del Tribunal Supremo de Guerra y Marina, el cual lo espuso en acordada de 14 de julio de 1851 y habiendo dado cuenta de él á S. M., se sirvió determinar que se trasladase al señor Ministro de Hacienda, para que si no se ofreciese inconveniente se espidiesen por aquel Ministerio las órdenes correspondientes de conformidad con el espresado dictámen. Cumplida esta resolucion de S. M. por Real órden de 11 de noviembre último, me dice el subsecretario del mencionado Ministerio con fecha 10 del actual lo siguiente: Escmo. Sr.:—El Sr. Ministro de Hacienda dijo con fecha 1.° de setiembre del año próximo pasado al Intendente de Puerto Rico lo que sigue:—Enterada la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. número 425 en que consulta si en los naufrajios de los buques, se han de exijir primero los gastos de salvamento ó los derechos reales, y de conformidad con el dictámen emitido en el asunto por la direccion jeneral de aduanas ha tenido á bien disponer que cuando la hacienda deba percibir los derechos señalados por la Real órden de 20 de julio de 1846 de los despojos de buques náufragos bien sean nacionales ó estranjeros, se abonen del producto de su venta. 1.° Los jornales de los operarios empleados en su salvamento y el importe de los efectos inutilizados en aquel servicio. 2.° Los derechos de aduanas; y 3.° los que haya devengado el tribunal de marina ó cualquier otro en la formacion de la causa; cada uno por su órden y hasta donde alcancen los productos, considerándose como caso de insolvencia para aquel á quien no llegasen, debiendo intervenir la administracion en la renta de los efectos y liquidacion que se practique para el abono por la parte que representa de la hacienda. En su consecuencia y quedando ya resuelta por la Real órden inserta la cuestion á que se refiere el testimonio de dilijencias practicadas por el juzgado de marina de Puerto-Rico, pasada por V. E. á este Ministerio con Real órden de 11 de noviembre último y resuelta aquella en el sentido mismo propuesto por esta devuelvo á V. E.

de los efectos naufragados al administrador de hacienda pública, por el interés que tiene esta en ello. Si en el punto del naufrajio de nave estranjera no hubiese cónsul de la nacion á que pertenezca el buque ó el mas inmediato no enviase quien le representara, la autoridad de marina debe proceder por sí sola á la práctica de las dilijencias del salvamento, segun lo dispone el citado art. 40 y tambien la Real órden de 14 de setiembre de 1857 (19).

13. Si no pudiere justificarse la procedencia de un buque perdido, ó reconocido por estranjero no se justifica la nacion á que pertenece, se procederá cual si fuese español, y si siendo estranjero su dueño lo abandona, se venderá tambien en pública subasta segun se halla mandado por Real órden de 4 de mayo de 1848 (20).

de órden de S. M., comunicada por el Sr. Ministro de Hacienda, el testimonio referido por no haber motivo para otro acuerdo en el citado asunto. Lo que traslado á á V. E. de igual Real órden para su intelijencia y efectos consiguientes, en el concepto de que con esta fecha lo traslado tambien al comandante de marina de Puerto-Rico para los mismos efectos.—De la propia Real órden lo traslado á V. E. para conocimiento de ese Supremo Tribunal por resultas de la acordada que se cita. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 28 de agosto de 1852.

(19) Escmo Sr.: El Sr. Ministro de Estado con fecha 17 de agosto último dijo á este Ministerio lo que sigue:—Enterada la Reina (Q. D. G.) de la comunicacion que se sirvió V. E. dirijirme con fecha 20 de abril último, proponiendo que se hiciera una aclaracion al artículo 40 del Real decreto sobre estranjería de 17 de noviembre de 1852, á fin de evitar que se repitiese lo acaecido en el Ferrol con motivo del naufrajio del vapor de guerra griego *Harvoch*, se ha servido disponer manifieste á V. E., como de su Real órden lo ejecuto, que no hay necesidad de dicha aclaracion; porque el mencionado artículo únicamente requiere que la autoridad de marina proceda de acuerdo con el cónsul de la nacion á que pertenezca el buque náufrago, «si en aquel punto lo hubiere» y añade que «a falta de cónsul en el punto del naufrajio podrá el mas inmediato nombrar persona, que con poder bastante le represente,» deduciéndose de aquí que cuando no hubiere ajente consular del país respectivo en el distrito en que hubiere la desgracia, la autoridad de marina entenderá por sí sola en el salvamento, sin que tenga que nombrar bajo ningun concepto persona, que se encargue de intervenir en él en lugar del cónsul. —De Real órden comunicada por el Sr. Ministro de la Guerra lo traslado á V. E. para conocimiento y efectos convenientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 14 de setiembre de 1857.

(20) Escmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina nuestra Señora del espediente instruido á consecuencia de haber consultado el Capitan jeneral de marina del departamento de Cádiz, en carta número 192 de 29 de febrero último, si deberia entregarse á su rematador, como cualquiera otro buque español libre de todo gasto, una balandra inglesa encontrada sin tripulacion en las aguas de Ayamonte por la fragata *Paquete habanero*, número 3; y S. M. (Q. D. G.), despues de haber dispuesto se verificase dicha entrega á su postor D. Manuel Fernandez, libre de derechos cual si fuese buque español, quiso ver el dictámen de la seccion de marina del Consejo Real, sobre lo que deberia adoptarse como medida jeneral para casos

14. La autoridad de marina en cuya demarcacion ocurriere un naufrajio debe dar parte directamente al ministro de marina y con mas motivo siendo el buque estranjero en conformidad á la Real órden de 14 de julio de 1857 (21).

15. Acerca el modo de prestar los ausilios que se deban á un buque náufrago las autoridades de marina han de atenerse á lo dispuesto en los arts. 10 al 17, tit. 6 de las Ord. de Mat. (22), citados en varias de las

análogos; y conformándose con el parecer de dicha seccion, se ha servido resolver que en lo sucesivo se observen las reglas siguientes: — 1.ª Que si no puede averiguarse la procedencia del buque perdido, ó reconocido por estranjero no se justifica la nacion á que pertenece, en cualquiera de estos dos casos debe considerarse la embarcacion como española y procederse como se previene en los artículos 12 y 13, título 6.° de la Ordenanza de Matrículas, para evitar su completa ruina en el puerto.—2.ª Si es conocido como estranjero y está justificada la nacion á que pertenece, se entregará al juez conservador de estranjería en los términos prevenidos en el artículo 14 del citado título; pero si el juez conservador no pudiera satisfacer los gastos de que debe responder el buque porque los verdaderos dueños se desentendiesen ó hiciesen abandono, como no es justo dejar perder el buque en el puerto y privar al que lo encontró y salvó de la parte que le concede la ordenanza, ni dejar de satisfacer los gastos y costas ocasionadas, deberá venderse en pública subasta; y si aquel por quien esta quedase lo deseara matricular y abanderizar, debe accederse á ello, cualquiera que sea su porte, solo que en este caso, además de los descuentos que se hagan del importe del buque para el que lo encontró ó salvó, costas y demás gastos ocasionados, debe agregarse el pago de derechos de introduccion en los términos que está prevenido en la partida número 433 del arancel vijente, siendo un tercio mas si el buque no midiese las 400 toneladas.—Madrid 4 de mayo de 1848.

(21) He dado cuenta á la Reina (q. D. g). del oficio de V. E. número 2434 de 2 del actual, en que traslada carta del Capitan jeneral del departamento de Cartajena, participando los ausilios prestados por varios individuos en los naufrajios de buques estranjeros y particularmente en el de la goleta austriaca *Na-Hebee* su capitan D. José Seglin, que naufragó el 27 de febrero del presente año sobre la playa del puerto de Oliva, frente al montañar llamado de Burguera, y distrito de Cullera, tercio naval de Valencia. Y habiéndose enterado S. M. con agrado del contenido de esta comunicacion se ha dignado resolver, de conformidad con el dictamen de V. E., que se den las gracias en su Real nombre al etc.....—Tambien quiere S. M. prevenga V. E. á las autoridades de marina, que no dejen de dar parte desde luego y directamente á este Ministerio como siempre se ha verificado de cuantos siniestros ocurran, y primeras dilijencias que se practiquen para el salvamento de jente y efectos, con lo demas que convenga; pues del que se trata, no habia noticia alguna en esta superioridad, donde interesa que la haya, en particular de todo buque estranjero. Dios, etc. Madrid 14 de julio de 1857.

(22) Art. 10. Corresponderá tambien á los jefes militares de marina entender de las arribadas, pérdidas y naufrajios de todas las embarcaciones en las costas ó puertos de mis dominios; y por consiguiente darán todas las providencias para el salvamento y custodia de papeles y efectos de los buques naufragados, con

Reales órdenes de que arriba se ha hecho mérito y en especial la de 24 de octubre de 1856, en que se espresa que han de acudir al lugar del naufrajio el comandante de marina ó ayudante del distrito mas próximo

facultad de proceder severamente contra cualesquiera personas de cualquiera clase y condicion que sean, complicadas en la ocultacion ó robo de algunos efectos, ó que hubieren contribuido de cualquier modo al naufrajio ó pérdida de alguna embarcacion en la mar, costa ó puerto; cuyas causas con todas sus incidencias competen privativamente al juzgado de marina, y á este fin en todo naufrajio se actuará sumaria por el comandante del partido ó ayudante del distrito que acudiese primero, y se enviará al Capitan jeneral por mano del principal, para que reconocida en junta de departamento con asistencia de este jefe, se decida el caso, ó se exija mayor aclaracion para juzgarlo.

Art. 11. Con noticia de haber naufragado alguna embarcacion en la costa, el comandante ó ayudante del distrito mas próximo al paraje del fracaso se transferirá á él, tomando las precauciones correspondientes de acuerdo con los que tengan el encargo de sanidad, para dar sin dilacion las disposiciones que permitan las circunstancias, en primer lugar para el socorro de los náufragos, y despues para el del buque, ó bien para que se recojan y custodien los efectos que pudiesen salvarse, á cuyo fin solicitarán de las justicias ordinarias y cabos militares todos los ausilios necesarios, embargando por su parte los barcos y jente de mar que fuese menester.

Art. 12. Si la embarcacion naufragáda estuviese sin jente, se apoderará el jefe militar de marina que hubiese acudido de todos los papeles y libros que encontrase; y hecho inventario de ellos, que se formará por el oficial detall y contador de la provincia, los guardará para venir en conocimiento del dueño del cargamento y buque, que pondrá en la custodia correspondiente á su seguridad. Pero si en la embarcacion perdida no se hubiesen hallado documentos que faciliten aquellas noticias, se depositará todo lo reconocido por inventario con igual formalidad, y se hará la publicacion del naufrajio por edictos en los parajes convenientes con las señales mas precisas, para que puedan venir en conocimiento los interesados, á los cuales presentándose dentro del término prescrito, y justificando competentemente su derecho al todo ó parte de los efectos, se le entregarán desde luego con la formalidad debida, y deduccion de los gastos causados; para cuyo reintegro si en el primer mes despues de la publicacion no pareciese quien haga constar su derecho á los dichos efectos, podrán venderse en almoneda los mas espuestos á deteriorarse.

Art. 13. Cumplidos tres meses de hecha la publicacion, y no presentándose dueño, el comandante de marina de la provincia pasará al subdelegado mas inmediato de los bienes mostrencos y vacantes copia testimoniada de las dilijencias practicadas, y del inventario de todos los efectos salvados, poniéndolos desde luego á su disposicion, con reserva de los gastos, con las formalidades convenientes para su mutuo resguardo.

Art. 14. Siendo estranjera la embarcacion perdida, y hechas las primeras dilijencias para socorro de la jente y salvamento de los efectos, se pondrán estos á la órden del juez conservador de estranjería, asegurando el reintegro de los gastos hechos, sin verificar la entrega mientras no se justifique la nacion á que pertenece el buque naufragado.

al lugar del fracaso, y la de 6 de marzo de 1852 (23) en que se desaprobó la disposicion del comandante de marina de Tortosa que saliendo de lo mandado en los citados artículos de la ordenanza, quiso acudiera el asesor de su juzgado al lugar de cierto naufrajio.

Art. 15. Si este fuere nacional y procedente de América, luego que se practiquen las primeras disposiciones para ausiliar la jente, y salvar los efectos que siempre ha de corresponder á los jefes militares de marina, avisarán estos al juez de arribadas de Indias en aquel paraje, que acuda á tomar el conocimiento correspondiente, y se le entregarán los efectos recojidos, en los mismos términos que previene el artículo anterior.

Art. 16. Pudiendo importar á los dueños del bajel naufragado, ó á los interesados en su carga, ó á los que tenian en él voz y mando, el seguro conocimiento de lo que resultase del sumario, que siempre ha de formarse sobre el fracaso, para usar de su derecho, ó en prueba de su respectiva inculpabilidad, ocurrirán al comandante de la provincia, que les enterará en el asunto, y dispondrá se les facilite, si lo exijieren, un estracto sustancial del espediente autorizado con su firma. Pero cuando del sumario resultasen indicios ó pruebas de haberse ocasionado la pérdida por malicia, ignorancia ó neglijencia, el comandante de la provincia, aunque no hubiere parte que reclame, lo enviará orijinal por mano del comandante principal al Capitan jeneral del departamento, quien á su discrecion mandará formar una junta de jenerales y oficiales de graduacion, á la que concurriendo el comandante principal de los tercios, se examinará si hubiere justa causa para proceder contra los acusados; que habiéndola, se mandarán arrestar y continuar en la provincia las dilijencias hasta poner la causa en estado plenario, y remitirla entonces con los reos á la capital del departamento, donde serán juzgados en consejo de guerra ordinario.

Art. 17. El juzgado militar de marina limitará su conocimiento en tales ocasiones á la parte facultativa y criminal del hecho, al socorro de los náufragos y salvamento del buque y carga, con todo lo demás que pertenezca á las cosas de mar; sin introducirse á juzgar de las materias peculiares del comercio, que son de la inspeccion del juez de arribadas de Indias, ó de los tribunales consulares segun los casos. Pero será de la incumbencia de los comandantes de marina entender privativamente en todas las causas de incendios en los astilleros ó buques mercantes, en los de abordajes, baradas y otras averías que se esperimenten fuera ó dentro de los puertos. *Tít* 6, *Ord. de Mat.*

(23) Escmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina nuestra señora del oficio de V.E. número 1186 de 19 de noviembre último, trasladando carta del Comandante jeneral de marina del departamento de Cartajena, relativa á los sucesos y contestaciones mediadas entre el comandante militar de marina de la provincia de Tortosa y el asesor de la misma, de lo que ha resultado que este haya hecho renuncia de su destino y acompañando el espediente formado con dicho primer motivo, por el cual ha visto S. M. que el torcido jiro dado desde su principio al asunto y las faltas cometidas por la autoridad subalterna, ha dado lugar á desavenencias que siempre causan perjuicios al servicio, primera consideracion que debe tenerse á la vista: el artículo 11, título 6.° de la ordenanza de matrículas previene terminantemente que las personas que deben concurrir al punto en que ocurra un naufrajio, es, el comandante militar de marina ó el ayudante, y el artículo 12 del mis-

16. Acerca la facultad que tienen las autoridades de marina para exijir que los matriculados se pongan á sus órdenes y presten los ausilios que exijan los buques náufragos, y tocante al deber que tienen las naves de socorrerse en tales acontecimientos, véase lo dicho en los núms. 4 y 5 en la voz *Ausilio* y núm 9 en *Capitan de Puerto*.

17. Cuando los efectos recojidos del naufrajio no puedan por su na-

mo título manda que en el caso de encontrarse el buque naufragado sin jente, se apodere el jefe militar de marina que hubiese acudido de todos los papeles y libros que se encontraren, y hecho inventario de ellos, que se formará por el oficial del detall y contador de la provincia, los guardará; pero que si no se hubiesen hallado documentos, se depositará todo lo reconocido por inventario con iguales formalidades, etc. La simple lectura de dichos artículos convence hasta la evidencia lo desacertado de la órden del comandante militar de la provincia de Tortosa, para que el asesor de la misma pasase al sitio del naufrajio sin que pueda servirle de escudo el que lo haya visto efectuar en otras comandancias, y por consiguiente lo considera de costumbre, pues donde existen preceptos tan terminantes como los de la ordenanza citados, no hay para un jefe otra cosa mas que observar su cumplimiento; y si cuando el asesor le manifestó por medio del ayudante, que era la misma persona por cuyo conducto se le habia comunicado la órden, no comprenderle, lo hubiese llamado á su casa y aclararle el asunto, hubiera reconocido su error y no dado lugar con su insistencia á que tal vez ostigado el asesor, se haya producido con lenguaje poco conveniente, sin que tampoco pueda admitirse el que por que la ordenanza referida no prohiba concurran á los naufrajios los juzgados, debiese ir el de Tortosa, puesto que se lo mandaba el comandante militar de la provincia, como cree el segundo jefe del departamento de Cartajena, pues, designándose en la misma las personas que han de asistir, es evidente que no ha de enumerar las que no están en este caso, pues no deben de concurrir otras que no sean las designadas; y en atencion á todo lo espuesto, se ha servido S. M. (Q. D. G.) resolver que V. E. haga saber al comandante militar de marina de Tortosa las faltas en que ha incurrido y que se circule en la armada, y en cumplimiento de los artículos 11 y 12 del título 6.° de las ordenanzas de matrículas, no concurran los juzgados de marina á los sitios en que ocurran naufrajios, porque las primeras disposiciones que entonces permiten las circunstancias están reducidas á las facultativas, socorro de los náufragos y el buque y recojimiento y custodia de los efectos que puedan salvarse, asi como la formacion de su inventario, y por consiguiente no reclama la presencia en aquellos momentos de letrado asesor en materias de justicia cuya intervencion solo se hace necesaria en los demás trámites judiciales del espediente que se actúa con posterioridad y fuera del paraje del fracaso, sino solamente los comandantes ó ayudantes de marina los cuales harán el inventario de los papeles y efectos salvados, puesto que por el artículo 182 del reglamento de contabilidad de marina se esceptúa al contador de la provincia de verificarlo. Finalmente S. M. de conformidad con el dictámen de V. E., se ha dignado admitir la renuncia que hace de su destino el asesor de la provincia de Tortosa D. Fernando Piñana, teniendo presente sus anteriores servicios. Todo lo que digo á V. E. de Real órden para su cumplimiento. Dios etc. Madrid 6 de marzo de 1852. —Sr. Director jeneral de la Armada.

turaleza conservarse el tiempo que dure el espediente, ó cuando pasado un año no parezcan los lejítimos dueños, se venderán en pública subasta y se depositará el producto deducidos gastos para entregarlo á su dueño.

18. Para que tengan con que ausiliarse y remediar su infortunio los oficiales y tripulacion de los buques de guerra que naufraguen por Real órden de 25 de marzo de 1845 (24) se mandó que por via de indemnizacion se les dén dos mensualidades del sueldo que disfrutan embarcados.

19. El naufrajio puede provenir de tres causas: 1.º de malicia ó culpa del capitan: 2.º de no hallarse la nave suficientemente reparada y pertrechada cuando emprendió el viaje; y 3.º por efecto de fuerza mayor. Para resolver á cuál de estas causas corresponde el siniestro deben formarse dilijencias judiciales por el juzgado de marina como se ha dicho en el núm. 5 y su resultado dará á conocerlo.

20. El naufrajio voluntario es el mayor delito que puede cometer todo capitan ó comandante de buque; por él se compromete la existencia de cuantos navegan en la nave, se perjudican grandes intereses, y se falta á la confianza que se ha depositado en el reo de tal délito al entregarle el buque y su cargamento. Las Ord. de la Real Arm. en sus arts. 31 al 33, tit. 4, trat. 5 (25) castigan este delito con pena de muerte en la marina militar. La lejislacion mercante menos severa impone la pena de diez años de presidio al capitan ó patron que cometa este delito ade-

(24) Conformándose la Reina (q. D. g.) con el dictámen de la Junta de Direccion de la Armada naval que V. E. trascribe á este Ministerio en carta número 444 del 14 del actual, ha venido en disponer que á los oficiales de mar, maestranza, dependientes de víveres, tropa y marinería de la dotacion de cualquier buque de la Armada que pierdan irremediablemente los equipajes en naufrajio, incendio, ú otro accidente desgraciado, se les libre por via de indemnizacion dos mensualidades de sus respectivos haberes de embarco, y que esta medida se haga desde luego estensiva á los individuos de las espresadas clases que por haber naufragado en el bergantin *Cubano* y la goleta *Rayo* se encuentren en el indicado caso. —Dígolo á V. E. de Real órden para su conocimiento y efectos correspondientes y por continuacion á lo prevenido sobre este particular en la que se comunicó á V. E. en primero del actual. Dios, etc. Madrid 25 de marzo de 1845.

(25) Art. 31. El que solicitare la pérdida del navío dándole barreno, descalcando costura de su fondo, cortando ó despasando maliciosamente cabos principales, estando el navío empeñado en combate, en la costa ó entre bajos, será sentenciado á muerte.

Art. 32. La misma pena se impondrá á el piloto, ó timonero, que por no haber seguido el rumbo, mandado por el comandante del navío, ú oficial de guardia, hubiere ocasionado su pérdida: y si mandándole algun oficial variar el rumbo, considerase pueda resultar pérdida, está obligado á advertirlo, y á dar parte á el capitan sin dilacion, pena de que no se le admitirá esta disculpa para eximirse del castigo.

Art. 33. Igualmente será condenado el contra-maestre, que á la entrada de puerto peligroso ó con mal tiempo, habiéndose dado órden de apronter las anclas

más de la indemnizacion de perjuicios á los cargadores y naviero, para lo cual puede echarse mano de la fianza prestada por el capitan al confiársele la patente, todo con arreglo al art. 40 tít. 14, Ord. de Matrícula (26) y además la inhabilitacion perpetua para obtener cargo alguno en las naves, conforme á los arts. 676, 677, 693 y 982 *Cód. de Com.*

21. Cuando el naufrajio provenga de no estar la nave apta para emprender la navegacion á que se la destinó, será de cargo del naviero responder á los cargadores de unos perjuicios que sienten y sufren por su culpa. *Art 984 Cod. de Com.*

22. Si por último el daño acontece por caso fortuito, cada uno de los interesados soportará el daño que á su propiedad haya causado aquel accidente y le pertenecerán los restos que se hayan podido salvar pagando los gastos que haya ocasionado su salvamento *Art. 982 y 985 Cód. de Com.*

23. El naufrajio de una nave dá lugar al abandono de la misma ó de su cargamento, si están asegurados. V. *Abandono.*

24. Por el art 10 del Código penal es circunstancia agravante de un delito cometerle con ocasion de un naufrajio.

NÁPOLES. V. *Dos Sicilias.*

NAVE. Es un nombre jeneral que comprende toda suerte de embarcaciones, grandes y pequeñas, de remo y vela, que navegan por el mar.

2. Bajo la palabra nave cuando se usa en algun contrato se comprenden tambien los aparejos, si no se espresa lo contrario.

3. Para ser dueño de una nave, no es preciso ser comerciante, basta solo tener capacidad para adquirir, así que pudiera muy bien pertenecer á un menor de edad; pero la espedicion de las mismas aparejadas, equipadas y armadas, ha de jirar necesariamente bajo el nombre y responsabilidad de un naviero. *Art. 583 Cód. de Com.*

4. Aunque es lícito á los estranjeros comerciar en España, sin embargo si no han obtenido carta de naturalizacion, no pueden adquirir ni en todo ni en parte la propiedad de una nave española segun se es-

y cables, no lo hubiere ejecutado (teniendo tiempo suficiente para ello) si de esta falta resultare la pérdida del navío; pero aunque no se pierda, ni esperimente el bajel notable avería, será sin embargo condenado á los trabajos del arsenal por diez años. *Tít. 4, trat. 5, Ord. de la Real Arm.*

(26) Art. 40. Si se justificare que el capitan ó patron de un buque mercante hubiere ocasionado su pérdida maliciosamente, quedará declarado para siempre indigno de todo mando, y será condenado á diez años de presidio, confiscándole todos sus bienes á beneficio del dueño y cargadores, para cuyo reintegro podrá asimismo multarse al fiador hasta el valor total de su fianza. *Tít. 14, Ord. de Mat.*

presa en la voz *Estranjeros*. Eso no obstante no quita que las naves españolas puedan venderse á estranjeros, conforme se dice en el núm. 12, en cuyo caso perderán el carácter y ventajas que las concede nuestra nacion.

5. Las naves se adquieren de la misma manera y por los mismos modos que las demás cosas *(Art 585 Cód. de Com.)*. Pero atendida su naturaleza su adquisicion puede tener lugar solo por cinco títulos á saber; por *construccion*, por *contrato*, por *sucesion*, por *prescripcion* y por *apresamiento*. Respeto á este último V. *Presas*.

6. *Por construccion*. Cualquiera puede construir una nave en la forma que mas le acomode valiéndose de personas que tengan título para ocuparse en ello conforme con toda razon lo disponen los arts. 4 y 6 tit. 7, Ord. de Mat. (1) y las Reales órdenes de 5 de diciembre de 1830 (2) y 19 de enero de 1842 (3) ya que la seguridad de los que en ellos confian sus vidas é intereses exije se construyan con todas las reglas del arte. Además y para mayor garantia no podrán aparejarse sin que se acredite su buen estado para la navegacion, en los términos que se esplican en el núm. 14 de la voz *Capitan* páj. 171 *(Art. 588 Cód de Com.)*. El objeto de esta formalidad es evitar se navegue en buques cuya mala construccion esponga las vidas y caudales de los que en ellos viajen, como tambien el tener un medio seguro para instruir al Gobierno del estado y adelantos en la construccion de buques mercantes.

7. *Por contrato*. Las naves pueden adquirirse por contrato en propiedad ó usufructo, en totalidad ó en parte, por los diversos medios que sirven á la adquisicion de la propiedad, esto es, por compra, permuta donacion ú otros contratos.

8. La trasmision total ó parcial, de la propiedad ó usufructo de una nave, ya sea á título oneroso ó lucrativo, no es válida sin el consentimiento de su dueño. Asi, los capitanes ó maestres de las naves no están autorizados á venderlas en razon de su oficio cual estaban segun las ordenanzas de mar del consulado de Barcelona; para hacerlo válidamente en el dia, se les ha de haber conferido al efecto poder especial y suficiente del propietario. Solo en un caso, es lícito al capitan vender la nave; cuando estando en viaje, queda inútil para la navegacion, pero debe dar cuenta al tribunal de comercio ó juez del puerto donde hiciere su arribada, quien, constando el daño en forma suficiente, decretará la venta en pública subasta, prévias las formalidades que luego esplicaremos. El capitan que en este caso engañase al tribunal, fuera responsable para con los dueños de la embarcacion; mas el tercero adquisidor

(1) Véanse en las notas 5 de la páj. 434, y 2 de la páj. 505.
(2) Véase la nota 3 páj. 505.
(3) Véase la nota 4 páj. 506.

de la nave quedaria libre de toda responsabilidad en cuanto á ellos. *Art. 593 Cód. de Com.*

9. En la venta de una nave, se entienden siempre comprendidos los aparejos que estén en el dominio del vendedor, á menos que se pactara lo contrario, por aquella regla de derecho que el accesorio sigue siempre su principal. Pero fuera necesaria estipulacion espresa para entender comprendidos el armamento, vituallas, adelantos hechos á la jente de mar, y fletes devengados. Pero si la nave estuviese en viaje, entonces corresponderán al comprador los fletes que devengue en el mismo viaje desde que recibió su último cargamento, por considerarse como frutos pendientes y por lo tanto como parte de ella segun los principios del derecho civil. Pero, si al tiempo de hacer la enajenacion hubiese llegado la nave al puerto de su destino, pertenecerán los fletes al vendedor, porque despues de acabado el viaje y debidos ya los fletes, aunque estén para cobrarse, se consideran como frutos ya cojidos y separados de la nave. Sin embargo en ambos casos pueden los interesados pactar lo que mas les convenga. *Art. 595 Cód. de Com.*

10. Si la nave perteneciere á diversos con-dueños y uno de ellos vendiera su parte, tendrán los co-partícipes el derecho de retraerla y adquirirla para sí por el mismo precio, con preferencia al comprador estraño, pudiendo cada uno hacerlo por sí solo, mas si todos la quieren, deben ser admitidos proporcionalmente, segun la parte que en ella les corresponda, y no con igualdad si las partes no son iguales. Para que tenga lugar el tanteo debe proponerse en el término preciso de los tres dias siguientes al de la celebracion de la venta, y no desde la tradicion ó entrega de la parte de propiedad, consignando el precio en el acto de solicitar el retracto. Pero como á nadie debe patrocinar su propio fraude, no correrá este término cuando por malicia ó culpa del vendedor se ignora la venta. El vendedor puede precaverse contra el derecho de tanteo, haciendo saber á cada uno de los co-partícipes la venta que tiene concertada, y si no la tanteasen en el término de tres dias perderán el derecho que de hacerlo tuvieran, ya que este se les concede por las ventajas que tiene reunir la propiedad de las cosas en una sola mano pero no para molestar irrazonablemente al otro co-partícipe. *(Arts. 612 y 613 Cód. de Com.).*

11. Respeto á la adquisicion de una nave estranjera véase lo dicho en *Abanderamiento.*

12. Por principio jeneral una nave española no podia venderse en el estranjero salvo el caso en que le fuera imposible regresar á España, en cuyo caso con intervencion del cónsul se procedia á la justificacion de los motivos que obligaban á la venta, los que remitidos al departamento y aprobados servian para cancelar el asiento en la matrícula de la embarcacion; pero en el dia es lícita la venta segun se dice en el núm. 7, páj. 524 en la voz *Matrícula de Embarcaciones.*

13 *Por sucesion.* Ya sea abintestato, ya por testamento, ya sea por título universal ó sea de herencia ó por legado puede adquirirse el dominio de una nave.

14. *Por prescripcion.* Pudiera ser que alguno comprase la embarcacion á otro que tuviera todas las apariencias de dueño, en este caso, es justo rijan los principios en que se cimenta la admision de las prescripciones; y conforme el Código mercantil *(art. 589)* con estas ideas, declara que la posesion no interrumpida por espacio de treinta años atribuye la propiedad del buque al poseedor de buena fé.

15. Esta regla tiene una escepcion con respeto al capitan, pues esta cualidad es un obstáculo invencible para que adquiera la propiedad por prescripcion ya que poseyéndola como capitan, nadie puede prescribir contra su título, así, el capitan no puede pretender haber poseido la embarcacion mas que bajo este carácter. Pero si la hubiese comprado de buena fé al que creyó ser su dueño parece debiera prescribirla, mas la ley está terminante en este punto y no deja lugar á duda.

16. Un buque, lo mismo que cualquiera otra cosa puede venderse judicialmente; ya á solicitud de los acreedores, ya tambien en aquellos casos en que la ley para asegurarse de que la enajenacion es ventajosa á su dueño quiere intervenga la autoridad judicial, como por ejemplo en la venta de bienes de menores.

17. El acreedor que solicita la venta judicial de una nave, debe tener un título que traiga aparejada ejecucion. Si el crédito es de los que especialmente pesan sobre la embarcacion, puede embargarse la nave á su instancia, á menos que fuere estranjera, pues entonces es tambien preciso que la deuda se haya contraido en territorio español y en utilidad de la misma nave en cualquier punto donde se halle, y se procederá á su venta con anuencia y citacion del capitan caso de estar ausente el naviero. Pero si la deuda, es de otra clase, solo puede detenerse y embargarse en el puerto de su matrícula y el procedimiento se entenderá con el propietario, haciéndole la primera citacion al menos, en el lugar de su domicilio. Pero á pesar de lo dicho, si la nave estuviese próxima á hacerse á la vela no podria ser embargada sino por deudas contraidas para aprestarla y aprovisionarla para aquel mismo viaje. Y aun entonces, cesarian los efectos del embargo si algun interesado en su espedicion diere fianza de que volveria al puerto en la época prefijada en la patente ó que si no lo verificare satisfaria la demanda en cuanto fuere lejítima. Se dice que una nave está próxima á hacerse á la vela, cuando está cargada y debidamente despachada para el lugar de su destino. *Arts. 602, 605, 603 y 604, Cód. de Com.*

18. Tampoco podrá ser detenida nave alguna por deudas particulares de un co-partícipe ni menos ejecutada en su totalidad; pues la posicion particular de un individuo, no debe perjudicar á los demás; así que, el procedimiento contra la porcion que en ella tenga el

deudor no causará estorbo á su navegacion. *Art 606 Código de Comercio.*

19. Debemos advertir que en todos esos casos y siempre que se verifique el embargo de una nave deben inventariarse detalladamente todos sus aparejos y pertrechos caso de pertenecer al dueño de la misma, y si perteneciere solo una parte, aquella se inventariará. *Art. 607 Cód. de Com.*

20. Ninguna nave puede rematarse en venta judicial, sin que haya sido subastada públicamente por término de treinta dias, renovándose cada diez dias los carteles en que se anuncie la venta, y pregonándose por término de tres horas cada uno de los dias primero, diez, veinte y treinta de la subasta. *Art. 608 Cód. de Com.*

21. Los carteles se fijarán en el lugar acostumbrado en la poblacion donde se haga la venta y en la capital del departamento de marina, á que corresponda, y en ambos puntos se fijará otro cartel á la entrada de la capitanía del puerto. Debe tambien anunciarse la venta en cuantos periódicos se publiquen en la provincia y acreditarse así en el espediente de subasta.

22. En el remate, se procederá en el modo y forma establecida por el derecho comun y no podrá cederse la nave por menos de las tres cuartas partes de su valor. De modo que caso de no hacerse postura admisible, el acreedor no podrá pretender se le adjudique por menos de esa cantidad.

23. Pero si cual acontece las mas veces, fueren varios los acreedores á cuya solicitud se verifica la venta judicial de una nave, es hecho constante que los privilejiados deberán entrar antes que los no privilejiados, y que entre estos deberán ser los primeros los que tuviesen créditos preferentes, y en concurrencia de acreedores de igual grado se dividirá á prorata de sus respectivos créditos la cantidad que corresponde á su masa. El órden de los privilejiados y el modo como deben justificar sus créditos, siendo inseparables, es el que vamos á esplicar. *Art. 597 Cód. de Com.*

24. En primer lugar deben colocarse los créditos de la hacienda nacional si hubiere alguno contra la nave, los cuales se acreditarán por certificaciones de los administradores de rentas nacionales. *Arts. 596 y 598 Cód. de Com.*

25. En segundo lugar, las costas judiciales del procedimiento de ejecucion y venta de la nave, las cuales deberán tasarse segun marcan los aranceles, y deberán estar aprobadas por el tribunal ante quien vertieren los autos. Por supuesto, que no deben incluirse entre estos, las costas causadas por cada acreedor para obtener el reconocimiento de su crédito y graduacion en el lugar en que corresponde, pues estas siguen la suerte de la parte que las causó.

26. En tercer lugar, se pagarán los derechos de pilotaje, tonelada,

ancoraje y demás del puerto acreditados por certificaciones detalladas de los respectivos jefes de cada uno de ellos.

27. En cuarto lugar, los salarios de los depositarios y guardianes de la embarcacion y sus pertrechos y cualesquiera otros causados en su conservacion desde su entrada en el puerto hasta su venta, justificados por la decision del tribunal que hubiese autorizado y aprobado dichos gastos. Se colocan despues del derecho de tonelaje y demás arriba citados porque aquellos se deben desde la entrada de la nave en el puerto.

28. En quinto lugar, los alquileres del almacen donde se hubiesen custodiado los efectos y pertrechos de la nave. Los que se acreditarán en iguales términos que los anteriores. Un principio de justicia ordena que esta deuda debiera satisfacerse solamente del precio ó valor de las cosas que en el almacen se guardaron sin hacer estensivo el privilejio al valor de toda la nave, y que respeto á ellas debieran tener lugar preferente á los depositarios y guardianes de la embarcacion, quienes ningun privilejio debieran tener sobre los aparejos y pertrechos, cuya conservacion no se les debe.

29. En sesto lugar, deben colocarse los empeños y sueldos que se deban al capitan y tripulacion de la nave por su último viaje, sin perjuicio del derecho sobre los fletes. Ni se pudiera tampoco, so pretesto que en estos tienen suficiente garantía para sus créditos negarles el que tienen sobre la nave y sus aparejos, porque el que para exijir el cumplimiento de una obligacion tiene dos acciones, puede ejercer libremente la que mas creyere convenirle. Pero todos esos privilejios se aplican solo al último viaje los demás son considerados créditos ordinarios. Se justifican por liquidacion de los libros de cuenta y razon de la nave hecha en vista del rol, y aprobada por el capitan del puerto.

30. En séptimo lugar, son preferidas las deudas inescusables que en el último viaje haya contraido el capitan, en virtud de las facultades que al efecto le competen; en esta clase de deudas se comprende el reembolso de los efectos del cargamento que hubiese vendido con el mismo objeto. Este privilejio se funda en la presuncion que sin hacer estos gastos, la nave no hubiera podido concluir su viaje, y por esto se prefieren á las cantidades tomadas á la gruesa antes de la salida de la nave á las que compete el octavo lugar. Para que estas deudas sean reconocidas, deberán examinarse y calificarse antes por el tribunal de comercio en juicio instructivo y sumario, con vista de las justificaciones, que presente el capitan, de las necesidades que dieron lugar á contraer esas obligaciones. Cuando estas deudas se han contraido durante el mismo viaje pero en épocas y lugares y para objetos distintos, parece que al último acreedor deberá pagársele antes que al primero. *Art. 830 Cód. de Com.*

31. En octavo lugar, se colocan las cantidades que se deban por los materiales y mano de obra de la construccion de la nave, cuando no

hubiere hecho viaje alguno; y si hubiere navegado, la parte del precio que aun no esté satisfecha á su último vendedor y las deudas que se hubiesen contraido para repararla, aparejarla y aprovisionarla para el último viaje. No se establece regla alguna para distinguir el estado de la nave cuando se hizo la venta, y el mayor que le dieron las operaciones hechas en ella, de manera que se colocará al vendedor en la estimacion que tenia la nave al tiempo de efectuar la venta y se dejará á los que la recompusieron esclusivamente para ellos, el mayor valor que esta operacion la dió, sino que concurren todos igualmente por el precio que tiene al efectuarse la venta judicial. Los créditos procedentes de la construccion ó venta del buque, se acreditan por las escrituras otorgadas á su debido tiempo con las solemnidades que se han esplicado. Pero el privilejio para estos no existe, si la nave ha hecho algun viaje, pues entonces ocupan este lugar solo los que han hecho desembolsos para repararla, aparejarla ó aprovisionarla para el último viaje, mientras acrediten si se trata de las provisiones para el apresto, aparejos y vituallas de la nave, por facturas de los proveedores, con el recibo á su pié del capitan y el visto bueno del naviero, con tal que se hayan protocolado duplicados exactos de las mismas facturas en la escribania de marina del puerto de donde proceda la nave antes de su salida, ó lo mas tarde en los ocho dias siguientes é inmediatos á ella.

32. En noveno lugar deben ponerse, las cantidades tomadas á la gruesa sobre el casco quilla, aparejos, pertrechos, armamentos y aprestos antes de la última salida de la nave, los cuales se acreditarán por los contratos otorgados conforme á derecho. Se colocan en este lugar sin distincion de sus capitales y beneficios, pero claro es, que las cantidades tomadas á la gruesa para el último viaje del buque, se pagarán con preferencia á los anteriores aun cuando estos últimos se hubieren prorogado por pacto espreso. *Art. 829 Cód. de Com.*

33. En décimo lugar, se colocan los premios de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos y armamento de la nave acreditados por las pólizas otorgadas conforme á derecho.

34. En undécimo y último lo que se deba á los cargadores por valor de los jéneros cargados en la nave que se hubiesen entregado á los consignatarios y la indemnizacion que les corresponda por las averías de que sea responsable la nave acreditados por sentencia judicial ó arbitral. Pudiera parecer conveniente que los cargadores fuesen colocados en grado superior y aun antes que el capitan y tripulacion, pues las mas veces esas faltas de entrega acontecen por hechos ó por culpa de estos; con mayoría de razon deberia preferirse á los que prestaron antes de la salida del buque. Pero todas estas consideraciones de justicia, ceden ante la facilidad que tuvieran de convenirse los cargadores y dueño de la nave para perjudicar á los acreedores siguientes en órden; por otra

parte, es preciso animar á las tripulaciones y tenerlas siempre interesadas en el salvamento de la nave.

35. Mas si hubiese naufragado, entonces antes que todos los precitados se satisfarán los gastos espendidos para salvarla, cuyo importe deberá satisfacerse á prorata por todos los dueños de los efectos salvados y de lo que restare cobrarán los demás acreedores segun el órden manifestado *Art. 985 Cód. de Com.* Véase el núm. 12 en *Naufrajio.*

36. Pero si la nave naufragada hubiese sido asegurada, entonces los derechos de los acreedores no se estenderian al precio debido por el asegurador bajo el órden y en la graduacion esplicadas.

37. El órden de estos privilejios, no puede alterarse en caso alguno por pacto hecho anteriormente con el dueño de la nave, sin que influyera en lo mas mínimo la prioridad de fechas; porque los privilejios son independientes de la voluntad de los contratantes, nacen de ciertas posiciones ó circunstancias que naturalmente los hacen acreedores bajo este carácter, mientras que por pacto espreso no constare lo contrario.

38. Haciéndose la venta en pública subasta y con intervencion de la autoridad judicial bajo las formalidades esplicadas, se estingue toda responsabilidad de la nave á favor de los acreedores desde el momento en que se otorgue la escritura de venta, sin periuicio de su derecho contra el deudor. *Art. 600, Cód. de Com.*

39. Pero, si la venta fuere voluntaria, es preciso atender así fué verificada estando la nave en el puerto ó en viaje. Si la venta se ha realizado estando la nave en el puerto, los acreedores por los títulos arriba mencionados, conservarán sus derechos durante todo el tiempo que permanezca en el puerto donde se hizo la venta y sesenta dias despues que se hizo á la vela despachada á nombre y por cuenta del nuevo propietario. Este es el medio que se ha considerado mas eficaz para destruir las consecuencias de la mala fé del propietario de la nave. *Art. 599, Cód. de Com.*

40. Pero cuando la venta se verifica, estando la nave en viaje, es decir, en el intervalo entre el cual ha salido del puerto y ha vuelto á entrar en él, en cuanto á los acreedores se reputa no haber cambiado de dueño, sea cual fuere la duracion del viaje, hasta que ha regresado al puerto de su matrícula y seis meses despues. Fuera bastante inútil el derecho privilejiado de los acreedores sobre la nave, si el deudor pudiese venderla durante el viaje y en circunstancias en que era imposible á estos el proveer á la conservacion de sus derechos. *Art. 601, Cód. de Com.*

41. Un buque, si bien físicamente indivisible, lo es sin embargo intelectualmante; division que tiene lugar con la mayor frecuencia pues siendo grande su valor, no tienen muchos el capital suficiente para costearlo por sí solos. Estos los llamaba porcioneros la ordenanza del consulado del mar de Barcelona, mas el código de comercio les dá el nombre de co-partícipes.

42. Los efectos de esta propiedad se determinan por la convencion, y entonces debe estarse á lo convenido; pero á veces esta deja algunas dudas que si bien pudieran arreglarse, por las leyes de la sociedad reciben sin embargo ciertas modificaciones que exije el interés del comercio marítimo y la naturaleza indivisible de la cosa. La mayoría para determinar lo conveniente al interés comun de la nave se constituye por las partes de propiedad ó acciones y no por el número de votantes, de modo que pudiera muy bien suceder que un solo voto tuviese mas peso que los demás reunidos. *Art. 609, Cód. de Com.*

43. La práctica y buen sentido manifiestan bastante lo que por interés comun debe entenderse. Por regla jeneral, puede decirse que la eleccion de capitan y tripulacion, sus contratos, redaccion de las instrucciones que deben observarse en el viaje ó en todos los viajes, fletes, reparos, armamento de la nave, son puntos que puede decidir la mayoría á pesar de la minoría. De modo, que si algun co-partícipe resistiera aprontar su continjente pudiera obligársele á ello ó tomar prestado á la gruesa sobre la porcion que le correspondiese. Pero al seguro no se le considera cual objeto de interés comun, puesto que ningun perjuicio sufren los co-partícipes de que alguno de ellos asegure su porcion contra el parecer de los demás ó deje de hacerlo cuando la mayoría lo verifica.

44. La mayoría si bien está autorizada para resolver las dudas sobre cosas de interés comun, no puede sin embargo oponerse ni alterar lo que determina el contrato ó la ley. Asi que, no podrá determinar se haga un acto mercantil de diferente especie de aquel por el cual se formó la asociacion, como por ejemplo cargar la nave por cuenta y con los fondos de los co-propietarios. De modo, que si intentase obrar en contravencion á algun artículo de la contrata, la minoría pudiera impedirlo pues aquella es la ley que todos se impusieron y todos deben acatar.

45. Así tambien, una vez la mayoría ha determinado el viaje que deba bacer la nave, podrá un co-partícipe fletarla con iguales condiciones sobre los que no lo sean á pesar de la mayoría, pues la ley le otorga este derecho. Si concurriesen á reclamarlo dos ó mas partícipes para un mismo viaje, tendrá preferencia el que tuviere mayor interés en la nave, y si todo los tuvieran igual, decidiria la suerte. *Arts. 610 y 611, Cód. de Com.*

46. Así tambien, por el interés de la navegacion y por aquella regla de derecho, de que á nadie es licito causar perjuicio á terceros, si la nave necesitara reparacion bastará, para que se haga, el que lo exija uno solo de los co-partícipes, y los demás estarán obligados desde entonces á proveer de fondos suficientes al efecto; mas si alguno no hiciere su provision en los quince dias siguientes al del requerimiento y todos ó cualesquiera de los demás la supliere, tendrá derecho el que lo suple á que se le trasfiera el dominio de la parte que en la nave tenga

el neglijente, abonándole el valor que correspónda segun justiprecio, el cual antes de principiarse la negociacion deberá hacerse por peritos nombrados por ambas partes ó por el juez en caso que alguno deje de nombrarle.

47. Los buques vascongados y de Castrourdiales que salen á navegar quedan sujetos á la jurisdiccion de marina, conforme á los arts. 20 y 25, tít. 11, Ord. de Mat. (4). Véase *Abanderamiento*, *Matrícula de embarcaciones* y *Bandera*.

NAVEGAR. Véase *Pescar, Industrias de Mar* y *Viaje*.

NAVIERO. Véanse los núms. 6 al 9 en *Capitan*, y el núm. 3 en *Nave*.

NEGROS. Para abolir el comercio de esclavos, como una lejítima consecuencia de los principios de civilizacion que han hecho desaparecer la esclavitud en todas las naciones de Europa, se dictaron algunas Reales órdenes, entre ellas la de 19 de diciembre de 1817, y se celebraron diversos tratados con naciones estranjeras especialmente con Inglaterra, entre los cuales podemos citar los de 14 de julio de 1814, 9 de junio y 20 de noviembre de 1815, 23 de setiembre de 1817 y finalmente el de 28 de junio de 1835 (1), que es el que con su reglamento se halla en pleno vigor y observancia en el dia.

(4) Véanse en las notas 11, páj. 438, y 14 páj. 439.

(1) Art. 1.° Por el presente artículo se declara nuevamente por parte de España, que el tráfico de esclavos queda de hoy en adelante total y finalmente abolido en todas las partes del mundo.

Art. 2.° S. M. la reina gobernadora y rejente de España durante la minoridad de su hija D.ª Isabel II se obliga á adoptar tan luego como se verifique el canje de las ratificaciones del presente tratado, y despues de tiempo en tiempo, segun la necesidad lo requiera, las medidas mas eficaces para impedir que los súbditos de S. M. católica y su pabellon se empleen de modo alguno en el tráfico de esclavos; y especialmente se obliga S. M. católica á promulgar en todos sus dominios, dos meses despues del mencionado canje, una ley penal que imponga un castigo severo á todos sus súbditos que bajo cualquier pretesto tomen parte, sea la que fuere, en el tráfico de esclavos.

Art. 3.° El capitan, maestre, piloto y tripulacion de un buque condenado como buena presa, en virtud de las estipulaciones de este tratado, serán castigados severamente, con arreglo á la lejislacion del país de que fueren súbditos; é igualmente lo será el propietario de dicho buque condenado, á menos que pruebe no haber tenido parte en la empresa.

Art. 4.° Con el fin de impedir completamente toda infraccion al espíritu del presente tratado, las dos altas partes contratantes consienten mútuamente en que los buques de su respectiva real armada, á los que se proveerá, segun mas adelante se menciona, con instrucciones especiales al efecto, puedan rejistrar aquellos buque mercantes de ambas naciones que por motivos fundados puedan ser sospecha-

2. Ajeno es al objeto de esta obra examinar si el Gobierno obró ó no cuerdamente facultando á una nacion estranjera para apresar buques que llevan nuestro pabellon y que ningun daño causan á aquella, así

dos de que se ocupan en el tráfico de esclavos, ó de que han sido equipados con dicho intento, ó de que durante el viaje, en el que se encuentren con los mencionados cruceros se han empleado en el tráfico de esclavos, contraviniendo á lo que en el presente tratado se estipula; y consienten tambien ambas partes contratantes en que los referidos cruceros puedan detener dichos buques, y enviarlos ó conducirlos para ser juzgados del modo que abajo se dispone. Para fijar este derecho recíproco de rejistro de tal modo que sea á propósito para conseguir el objeto de este tratado, sin dar lugar á dudas, controversias y reclamaciones, se entenderá el espresado derecho en la forma y bajo las reglas siguientes:—1.ª Nunca podrá ejercerce, sino por buques de guerra autorizados espresamente al efecto, segun se estipula en este tratado.—2.ª En ningun caso podrá ejercerse el derecho de rejistro respeto de un buque de marina real de una ú otra nacion, sino meramente respeto de los buques mercantes.—3.ª Siempre que un barco mercante sea rejistrado por un buque de guerra, deberá el comandante de este presentar en el acto al comandante del barco mercante el documento que acredite estar competentemente autorizado al efecto, y le entregará un certificado firmado por él, que indique su graduacion en la real armada de su país y el nombre del buque que manda, y que compruebe que el único objeto del rejistro es asegurarse si el barco se ocupa en el comercio de esclavos, ó si está armado para este tráfico. Cuando el rejistro deba hacerse por un oficial del crucero que no sea su comandante, dicho oficial exhibirá al capitan del buque mercante una copia de las órdenes especiales y mencionadas, firmada por el comandante del crucero; y le entregará tambien un certificado firmado por él, que indique la graduacion que tenga en la armada, el nombre del comandante que le mandó proceder al rejistro, el del crucero en que navegare, y el objeto del rejistro, segun se ha espresado ya. Si constare por el rejistro que los papeles del buque están en regla, y que sus operaciones son lícitas, el oficial espresará en el diario de la embarcacion que el rejistro se ha verificado en virtud de las órdenes especiales precitadas, y el buque quedará en libertad de continuar su viaje. La graduacion del oficial que haga el rejistro no debe ser inferior á la de teniente de la real armada, á no ser que por muerte ú otra causa haya recaido el mando en un oficial de graduacion inferior.—4.ª El derecho recíproco de rejistro y detencion no podrá ejercerse en el mar Mediterráneo ni en los mares de Europa que se hallan fuera del estrecho de Gibraltar, y que se estienden al norte del paralelo 37 de latitud septrional, y á la parte oriental del meridiano situado á veinte grados oeste del de Greenwich.

Art.º 5.º Para arreglar el modo de poner en ejecucion las disposiciones del artículo que precede, se estipula:—1.º Que á todos los buques de la marina real de ambas naciones, que en lo sucesivo se empleen en impedir el tráfico de esclavos, se les suministrarán por sus respectivos gobiernos copia de este tratado en lengua española é inglesa de las instrucciones para los cruceros á él anejas y señaladas con la letra A, y de los reglamentos que han de servir de guia á los tribunales mixtos de justicia que son anejos tambien bajo la letra B; debiendo ambos documentos considerarse como parte integrante de este tratado.—2.º Que cada una de las altas partes contratantes se comunicarán en lo sucesivo, de tiempo en tiempo, los nom-

como el demostrar los perjuicios que ocasiona al comercio de buena fé en las costas de África; solo diremos que conforme al mismo queda abolido el tráfico de negros, y se consideran verificarlo, aun cuando

bres de los varios buques provistos con las instrucciones susodichas, la fuerza de cada uno, y los nombres de sus comandantes, los cuales deberán tener el grado de capitanes de navío ó de fragata ó cuando menos el de tenientes. Queda no obstante entendido, que las instrucciones dadas orijinariamente á un oficial revestido de la graduacion de teniente de navío, ó de otra superior, serán suficientes, en caso de fallecimiento ó ausencia temporal del mismo, para autorizar el rejistro al oficial en quien recaiga el mando del buque, aun cuando no tenga en el servicio la espresada graduacion.—3.° Cuando el comandante de un crucero de una de ambas naciones tenga sospecha de que alguno ó algunos de los buques que naveguen bajo la escolta ó convoy de un buque de guerra de la otra nacion, lleva esclavos á bordo, ó se ha ocupado en este tráfico prohibido, ó está equipado para él, comunicará sus sospechas al comandante del convoy, quien acompañado por el comandante del crucero, procederá al rejistro del buque sospechoso; y en caso de que aparezcan fundados los motivos de estas sospechas, con arreglo al tenor de este tratado, dicho barco será conducido ó enviado á uno de los puntos donde existan tribunales mixtos, para que allí recaiga el competente fallo.—4.° Tambien queda mútuamente concertado que los comandantes de los respectivos buques de guerra de ambas potencias que se empleen en este servicio, deberán atenerse estrictamente al exacto tenor de las instrucciones arriba mencionadas.

Art. 6.° Como los dos artículos que preceden son enteramente recíprocos, las dos altas partes contratantes se obligan mútuamente á abonar las pérdidas que sus respectivos súbditos puedan esperimentar por la detencion arbitraria é ilegal de sus buques; en la intelijencia de que la indemnizacion será satisfecha por el gobierno, cuyo crucero haya incurrido en dicha arbitraria é ilegal detencion, y que el rejistro y detencion de los buques especificados en el artículo 4.° de este tratado, solo se verificarán por los buques españoles ó ingleses que formen parte de la real armada respectiva de ambas potencias, y solo por aquellos de estos buques que vayan provistos de las instrucciones especiales anejas á este tratado, con arreglo á lo que en él se estipula. El resarcimiento de perjuicios de que trata este artículo habrá de verificarse dentro del término de un año, contado desde el dia en que la comision mixta haya pronunciado su fallo.

Art. 7.° Para proceder con el menor retardo y perjuicio posibles á la adjudicacion de los buques que sean detenidos, con arreglo al tenor del artículo 4.° de este tratado, se establecerán, tan luego como sea practicable, dos tribunales mixtos de justicia, formados de un número igual de individuos de ambas naciones, nombrados á este fin por sus respectivos soberanos. De estos tribunales, uno residirá en territorio de S. M. británica, y otro en las posesiones de S. M. católica; debiendo declarar cada uno de los dos gobiernos, al efectuarse el canje de las ratificaciones del presente tratado, en qué paraje de sus respectivos dominios han de residir estos tribunales. Pero cada una de las dos partes contratantes se reserva el derecho de variar cuando le plazca el lugar de la residencia del tribunal que se halle en ejercicio en sus dominios; con tal sin embargo, que uno de los dos tribunales resida en la costa de Africa, y el otro en una de las posesiones coloniales de S. M. católica. Estos tribunales, cuyas sentencias serán sin apelacion, juzgarán las causas

no se hallen esclavos en él, todos los buques que tengan los requisitos esplicados en el art. 10 y cuya interpretacion mas ó menos lata ha ocasionado en algunos casos graves perjuicios. Como uno de estos re-

que se les sometan con arreglo á las estipulaciones del presente tratado, y de conformidad con los reglamentos é instrucciones que son anejas á él y se consideran parte integrante del mismo.

Art. 8.º Las altas partes contratantes convienen en que las comisiones mixtas que se hallan en la actualidad establecidas y en ejercicio, con arreglo al convenio concluido entre la Gran Bretaña y la España el 23 de setiembre de 1817, continuarán sus funciones, y que durante dos meses contados desde el canje de las ratificaciones de este tratado, y hasta que se nombren y establezcan definitivamente los tribunales mixtos de justicia que se mencionan en este tratado, sentenciarán sin apelacion, y arreglándose á los principios y estipulaciones del mismo, y de los documentos á él anejos, los casos de los buques que se les envien ó conduzcan; debiendo llenarse las vacantes que en dichas comisiones mixtas ocurran, del mismo modo que se suplirán las vacantes de los tribunales mixtos de justicia que se establecen por el presente tratado.

Art. 9.º Si el oficial comandante de cualquiera de los buques de la real armada respectiva de España y de la Gran Bretaña, debidamente comisionado, segun lo que en el artículo 4.º de este tratado se estipula, se desviase de algun modo de las estipulaciones del mismo, ó de las instrucciones á él anejas, el gobierno que se juzgue agraviado tendrá derecho á pedir satisfaccion, y en tal caso el gobierno á que dicho oficial comandante pertenezca se obliga á mandar hacer indagaciones del hecho que motive la queja, y á imponer al mencionado oficial una pena proporcionada á la trasgresion voluntaria que haya cometido.

Art. 10. Queda además mútuamente convenido, que todo buque mercante inglés ó español que sea rejistrado en virtud del presente tratado, pueda ser legalmente detenido y enviado ó conducido ante los tribunales mixtos de justicia establecidos por las estipulaciones del mismo, si en su equipo se encuentran algunos de los enseres siguientes:—1.º Escotillas con redes abiertas, en lugar de las escotillas cerradas que se usan en los buques mercantes.—2.º Separaciones ó divisiones en la bodega ó sobre cubierta en mayor número que el necesario para los buques destinados al tráfico legal.—3.º Tablones de repuesto ó postizos preparados para formar una segunda cubierta ó entrepuente para esclavos.—4.º Cadenas, grillos y manillas.—5.º Una cantidad de agua en vasijas ó cubas mayor que la necesaria para el consumo de la tripulacion del buque rejistrado, en su calidad de buque mercante.—6.º Un número estraordinario de barriles de agua ó de otras vasijas para contener líquidos, á menos que el capitan no exhiba un certificado de la aduana del paraje donde haya partido, afirmando que se han dado por los propietarios de dicho buque suficientes seguridades de que la mencionada superabundante cantidad de barriles y vasijas será tan solo empleada para contener aceite de palma ú otros objetos de lícito comercio.—7.º Una cantidad de calderas de rancho ó vasijas mayor de la que se requiere para el uso de la tripulacion del buque rejistrado, en su calidad de buque mercante.—8.º Una caldera de un tamaño estraordinario y de magnitud mayor que la que se requiere para el uso de la tripulacion del buque rejistrado, en su calidad de buque mercante, ó mas de una caldera de tamaño estraordinario.—9.º Una cantidad estraordinaria de arroz, de ha-

quisitos es el llevar barriles de agua en otras vasijas para contener liquidos cuando no se lleva un certificado de la aduana de donde haya partido del cual aparezca que se han dado por los propietarios las oportunas seguridades de que los barriles ó vasijas se destinán á contener el aceite de palma que se cosecha en las costas de África, con Reales

rina del Brasil, de manioco ó casada, vulgarmente llamada harina de maiz, y superior á la que probablemente se requiere para el uso de la tripulacion, siempre que el arroz, harina ó maiz no se designen en el manifiesto como parte del cargamento para negociar. Alguna ó algunas de estas circunstancias que se prueben, se considerarán como indicios *prima facie*, de que el buque se ocupa en el comercio de negros, y servirá para condenarle y declararle de buena presa, á menos que el capitan ó los dueños del buque prueben satisfactoriamente que dicho buque se hallaba empleado al tiempo de su detencion en alguna especulacion legal.

Art. 11. Si se hallare á bordo de un buque mercante alguno ó algunos de los objetos especificados en el artículo anterior, ni el capitan ni el propietario, ni persona alguna interesada en el equipo ó cargamento del buque, tendrá derecho á reclamar daños y perjuicios, aun cuando el tribunal mixto no lo haya condenado; pero el mismo tribunal estará autorizado á abandonarle del fondo de presas, y conforme lo que dictare la equidad segun el caso y las circunstancias, alguna cantidad proporciomada en razon de estadías.

Art. 12. Las dos altas partes contratantes han convenido en que siempre que en virtud de este tratado se detenga un buque por sus respectivos cruceros, bien por haberse empleado en el tráfico de esclavos, ó bien por hallarse equipado para dicho objeto, y que en consecuencia sea juzgado y condenado por los tribunales mixtos de justicia que han de establecerse, segun queda estipulado, dicho buque será hecho pedazos inmediatamente despues de condenado, y se procederá á su venta por trozos separados.

Art. 13. Los negros que se hallaren á bordo de un buque detenido por un crucero y condenado por la comision mixta, con arreglo á lo dispuesto en este tratado, quedarán á disposicion del gobierno, cuyo crucero haya hecho la presa; pero en la intelijencia de que no solo habrán de ponerse inmediatamente en libertad y conservarse en ella saliendo de ello garante el gobierno á que hayan sido entregados, sino que deberá este suministrar las noticias y dátos mas cabales acerca del estado y condicion de dichos negros, siempre que sea requerido por la otra parte contratante, con el fin de asegurarse de la fiel ejecucion del tratado bajo este respeto. Con el propio fin se ha estendido el reglamento anejo á este tratado, bajo la letra C, concerniente al trato de los negros emancipados en virtud de sentencia de los tribunales mixtos de justicia, quedando declarado que dicho reglamento forma parte integrante de este tratado. Las dos altas partes contratantes se reservan el derecho de alterar ó suspender, por comun acuerdo y mútuo consentimiento, pero no de otro modo, los términos y el tenor del mencionado reglamento.

Art. 14. Los actos ó instrumentos anejos al presente tratado, y que segun se ha convenido mútuamente deberán formar parte integrante en él, son los siguientes:

A. Instrucciones para los buques de las reales armadas de ambas naciones, destinados á impedir el tráfico de esclavos.

B. Reglamento para los tribunales mixtos de justicia, que han de celebrar sus

órdenes de 28 de setiembre y 8 de octubre de 1856 se mandó, que si el buque salia para las costas de África desde algun puerto estranjero, donde tomase los barriles ó vasijas vacias, fuera el cónsul el que espi-

sesiones en la costa de Africa, y en una de las posesiones coloniales de S. M. católica.

C. Reglamento sobre el modo de tratar á los negros emancipados.

A. Instrucciones para los buques.

Art. 1.° El comandnate de un buque perteneciente á la real armada inglesa ó española que se halle provisto de estas instrucciones, tendrá derecho de rejistrar y detener cualquiera embarcacion mercante inglesa ó española que se esté ocupando ó sea sospechada de estarse ocupando en el tráfico de esclavos, ó que esté equipada con dicho objeto, ó se haya empleado en el tráfico de esclavos durante el viaje en que haya sido encontrada por dicha embarcacion de la real armada inglesa ó española; y el mencionado comandante conducirá en consecuencia, ó enviará la espresada embarcacion mercante, lo mas pronto posible, para que sea juzgada ante uno de los tribunales mixtos de justicia establecidos en virtud del artículo 7.° de dicho tratado, y que se halle mas inmediato al sitio donde se ha verificado la detencion, ó al que el mencionado comandante crea bajo su responsabilidad que puede arribarse mas pronto desde el sitio donde se ha efectuado la detencion.

Art. 2.° Cuando un buque de cualquiera de ambas marinas reales, debidamente autorizado del modo que arriba se espresa, encuentre una embarcacion mercante sujeta al rejistro, con arreglo á las estipulaciones del mencionado tratado, este rejistro se verificará con la mayor mansedumbre y con todos los miramientos que deben observarse entre naciones aliadas y amigas, y dicho rejistro se practicará en todos casos por un oficial revestido al menos de la graduacion de teniente de la real armada respectiva de la Gran Bretaña ó de España, ó por el oficial que á la sazon sea el segundo comandante del buque que haga el rejistro.

Art. 3.° El comandante de cualquier buque de la real armada, debidamente autorizado segun arriba se espresa, que ateniéndose al tenor de estas instrucciones detenga una embarcacion mercante, dejará á bordo de ella al capitan, piloto ó contramaestre, y á dos ó tres á lo menos de su tripulacion, todos los esclavos, si se llasen algunos, y todo el cargamento. El aprehensor estenderá al verificar la aprehension, una declaracion escrita en la que se manifieste el estado en que se halló á la embarcacion detenida; y esta declaracion, firmada por él mismo, será entregada ó remitida con el buque apresado al tribunal mixto de justicia, ante el cual dicha embarcacion sea conducida ó enviada pera ser juzgada. El aprehensor entregará además al capitan de la embarcacion detenida un certificado firmado y espresivo de los papeles encontrados á bordo de la misma, y del número de esclavos que en ella se hallaron al momento de la aprehension. En la declaracion auténtica que el aprehensor queda por el presente obligado á hacer, é igualmente en el certificado que deberá dar de los papeles aprehendidos, insertará su nombre y apellido, el nombre del buque aprehensor, la latitud y lonjitud del paraje donde se haya efectuado la aprehension, y el número de esclavos hallados á bordo de la embarcacion en el momento de la captura. El oficial encargado de conducir la embarcacion aprehendida, entregará al tribunal mixto de justicia, al tiempo de presen-

diera la referida certificacion, exijiendo una fianza igual al triple valor de las vasijas del uso que se haria de ellas, la cual se levantaria en cuanto se hubiese justificado su cumplimiento.

tarle los papeles de aquella, un documento ó testimonio firmado por él, en el que se esprese, bajo juramento, las variaciones que hayan ocurrido respeto al buque, á su tripulacion, á los esclavos, si se hubiesen hallado algunos, y al cargamento, en el tiempo trascurrido desde la detencion de dicha embarcacion hasta el dia de la entrega de dichos documentos ó testimonio.

Art. 4.° Los esclavos no se desembarcarán hasta tanto que la embarcacion que les conduzca haya llegado al lugar donde haya de ser juzgada: á fin de que, si sucediese que la embarcacion no fuese declarada buena presa, puedan resarcirse mas fácilmente las pérdidas de los propietarios; y aun despues de la llegada de los esclavos al mencionado lugar, no serán estos desembarcados sin que preceda al efecto la licencia del tribunal mixto de justicia. Pero si motivos urjentes, orijinados bien sea por la prolongacion del viaje, bien por el estado de la salud de los esclavos, ó por otras causas, exijiesen que todos los negros, ó parte de ellos, sean desembarcados antes de que la embarcacion llegue al lugar donde esté establecido uno de los tribunales mencionados, el comandante del buque aprehensor podrá tomar sobre sí la responsabilidad de desembarcar los negros, con tal que la necesidad y causas de este desembarco se espresen en un certificado en debida forma, y con tal que este certificado se estienda y se copie, llegado que sea el caso, en el libro de navegacion del buque aprehendido.

B. Reglamento para los tribunales.

Art. 1.° Los tribunales mixtos de justicia que se han de establecer en virtud de las estipulaciones del tratado, del cual este reglamento es declarado formar parte integrante, se compondrán de la manera siguiente: Cada una de las dos altas partes contratantes nombrará un juez y un árbitro, autorizados para examinar y sentenciar sin apelacion todos los casos de captura ó detencion de buques que sean conducidos ante ellos, con arreglo á las estipulaciones del susodicho tratado. Estos jueces y árbitros, antes de entrar en el ejercicio de sus funciones, se obligarán respectivamente, por juramento que prestarán ante el majistrado superior del lugar en donde los tribunales residan respectivamente, á juzgar leal y fielmente, á no mostrar parcialidad ni á favor de los aprehendidos, ni de los aprehensores, y á observar en todas sus sentencias las estipulaciones del tratado arriba citado. A cada uno de los tribunales mixtos se agregará un secretario ó actuario, nombrado por el soberano en cuyo territorio resida el referido tribunal. Este secretario ó actuario estenderá los procedimientos judiciales del tribunal, y antes de entrar en el ejercicio de sus funciones prestará juramento ante el tribunal á que sea agregado, de conducirse con el debido respeto á la autoridad del mismo, y debe obrar fiel é imparcialmente en todo cuanto se refiera al cargo que le está confiado. El sueldo del secretario ó actuario del tribunal que se establezca en la costa de Africa, será pagado por S. M. británica; y el del secretario ó actuario del tribunal que se establezca en las posesiones coloniales de España, por S. M. católica. Cada uno de los dos gobiernos satisfará la mitad del importe reunido de los gastos de los espresados tribunales mixtos.

3. Los buques de guerra ingleses destinados á reprimir ese comercio, pueden rejistrar á los mercantes españoles, así como los de guerra españoles á los mercantes ingleses, verificando su visita en el modo y

Art. 2.° Los gastos hechos por el oficial encargado de recibir, mantener y cuidar del buque capturado, sus esclavos y cargamento, y de la ejecucion de la sentencia, y de todos los desembolsos ocasionados para conducir una embarcacion á ser juzgada, serán satisfechos, en el caso que sea condenada, de fondos producidos por la venta del material de la embarcacion, despues que esta haya sido hecha pedazos, en los enseres de la embarcacion y de la parte de su cargamento que consista en mercancías. En el caso de que los productos de esta venta no sean suficientes para satisfacer los mencionados gastos, se abonará el déficit por el gobierno del país en cuyo territorio se haya hecho la adjudicacion del buque. Si la embarcacion aprendida fuese declarada libre, los gastos que ocasione su conduccion ante el tribunal se satisfarán por los aprehensores, escepto en los casos especificados y previstos en el artículo 11, del tratado de que forma parte este reglamento, y en el artículo 7.° de este mismo reglamento.

Art. 3.° Los tribunales mixtos de justicia decidirán de la legalidad de la detencion de las embarcaciones que aprendan los cruceros de ambas naciones, en cumpliimiento del tratado mencionado. Dichos tribunales juzgarán definitivamente y sin apelacion todas las cuestiones que se orijinen de la captura y detencion de las espresadas embarcaciones. Los procedimientos judiciales de estos tribunales se efectuarán tan sumariamente como sea posible, y con este fin se encarga á los mismos, que en cuanto sea practicable decidan cada caso en el término de veinte dias, contados desde el dia en que la embarcacion aprendida haya entrado en el puerto donde residiere el tribunal que deba juzgarla. En ningun caso se deferirá la sentencia definitiva mas allá del período de dos meses, ya sea por medio de ausencia de testigos, ó ya por otra causa cualquiera, salvo cuando las partes interesadas interpongan recurso; en cuyo caso, y siempre que dicha parte ó partes interesadas presenten fianzas suficientes de abonar los gastos y tomar sobre sí los riesgos de la dilacion, los tribunales podrán conceder á su arbitrio una nueva demora; pero esta no deberá esceder de cuatro meses. Las partes tendrán la facultad de emplear para que las dirijan en los trámites de la causa á los letrados que gusten. Todas las actuaciones ó procedimientos esenciales de los mencionados tribunales se estenderán por escrito, en la lengua del país donde residan los tribunales respectivos.

Art. 4.° La forma del proceso ó sea el modo de enjuiciar, es como sigue: Los jueces nombrados respectivamente por cada una de ambas naciones procederán ante todas cosas á examinar los papeles de la embarcacion aprendida, y despues á tomar las declaraciones del capitan ó comandante, y de dos ó tres al menos de los principales individuos de la tripulacion de la mencionada embarcacion, y si lo creyesen necesario, tomarán tambien declaracion bajo juramento al aprehensor, á fin de juzgar y sentenciar si dicha embarcacion ha sido justa ó injustamente aprehendida, con arreglo á las estipulaciones del tratado arriba referido, y á fin de que la embarcacion sea condenada ó absuelta en virtud de este juicio. Si sucediese que los dos jueces no estén acordes respeto á la sentencia que debe pronunciarse en el caso sometido á su deliberacion, ya sea en cuanto á la legalidad de la captura, ya si se está en el caso de condenar al buque, ya respeto á la indemnizacion que haya

con las circunstancias espresadas en la instruccion que acompaña al tratado.

de concederse, ó á cualquiera otra duda ó cuestion que emane de la mencionada captura, ó si se suscitare entre ellos alguna diverjencia de opinion tocante al modo de actuar del referido tribunal, sacarán á la suerte el nombre de uno de los dos árbitros, nombrados como arriba se espresa, y este árbitro despues de haber examinado los procedimientos judiciales que se hayan verificado, conferenciará sobre el caso con los dos jueces mencionados, y se pronunciará la sentencia ó fallo definitivo, con arreglo al dictámen de la mayoría de los tres.

Art. 5.° Si la embarcacion capturada fuese absuelta por sentencia del tribunal, la embarcacion y su cargamento se entregarán en el estado en que entonces se encuentren al capitan ó á la persona que le represente; y dicho capitan ó la persona que haga sus veces podrá reclamar ante el mismo tribunal la evaluacion del resarcimiento de perjuicios que tenga derecho de pedir. El aprehensor, y en su defecto el gobierno de que sea súbdito, quedará responsable al pago de los perjuicios á que hayan sido declarados acreedores, el capitan de la mencionada embarcacion, ó los propietarios de la misma ó de su cargamento. Las dos altas partes contratantes se obligan á satisfacer dentro del término de un año, contado desde el dia de la fecha de la sentencia, las costas y perjuicios que el tribunal mencionado haya concedido, quedando mútuamente entendido y convenido que estas costas y perjuicios serán satisfechos por el gobierno del país á que pertenezca el aprehensor.

Art. 6.° Si la embarcacion aprehendida fuese condenada será declarada de buena presa con su cargamento, sea de la naturaleza que fuere, á escepcion de los esclavos que en ella hayan sido conducidos con el objeto de traficar con ellos; y dicha embarcacion, comprendida en las estipulaciones del artículo 12 del tratado de esta fecha, será vendida igualmente que su cargamento á pública subasta en beneficio de ambos gobiernos, despues de satisfechos los gastos que abajo se espresan. Los esclavos recibirán del tribunal un certificado de emancipacion, y serán entregados al gobierno al que pertenezca el crucero que haya hecho el apresamiento, para que sean tratados conforme al reglamento y condiciones contenidas en el anejo de este tratado, designado con la letra C.

Art. 7.° Los tribunales mixtos ecsaminarán tambien, y juzgarán definitivamente y sin apelacion, todas las reclamaciones por compensacion de pérdidas ocasionadas á los buques y cargamentos que hayan sido detenidos, con arreglo á las estipulaciones del presente tratado, pero que no hayan sido declarados presas legales por los mencionados tribunales; y en todos los casos en que se decrete la restitucion de dichos buques y sus cargamentos, salvo en los mencionados en el artículo 11 del tratado al que este reglamento corre anejo, y en una parte subsiguiente de este mismo reglamento, los tribunales concederán al reclamante ó reclamantes, ó á su apoderado ó apoderados legalmente instituidos al efecto, una justa y completa indemnizacion por todas las costas del proceso, y por todas las pérdidas y perjuicios que el propietario y propietarios hayan esperimentado efectivamente en consecuencia de dicha captura y detencion; y quedando convenido que la indemnizacion se verificará del modo siguiente:

1.° En caso de pérdida total.—El reclamante ó reclamantes serán indemnizados:

A. Por el buque, sus aparejos, su equipo y provisiones.

B. Por todos los fletes debidos y pagaderos.

4. Detenido el buque debe ser juzgado por el tribunal mixto que establece el tratado, y en conformidad al reglamento unido al mis-

C. Por el valor del cargamento de mercancías, si había algunas, deduciendo todas las cargas y todos los gastos que se hubiesen pagado para la venta de dicho cargamento, inclusa la comision de venta.

D. Por todas las demás cargas que regularmente ocurren en el mencionado caso de pérdida total.

2.° En todos los demás casos (escepto los mencionados mas abajo) en que no se haya verificado la pérdida total, el reclamante ó reclamantes serán indemnizados.

A. Por todos los perjuicios y gastos especiales ocasionados al buque por la detencion y por la pérdida de los fletes debidos ó pagaderos.

B. Por estadías, cuando sean debidas, con arreglo á la tarifa aneja al presente artículo.

C. Por cualquiera avería ó deterioro del cargamento.

D. Por cualquier premio de seguros.—El reclamante ó reclamantes tendrán derecho al interés de un cinco por ciento anual sobre la suma concedida, hasta que dicha suma sea pagada por el gobierno á que pertenezca el buque apresador. El importe total de todas las mencionadas indemnizaciones se calculará en moneda del país á que pertenezca la embarcacion apresada, y se liquidará al cambio corriente al tiempo de hacerse la concesion. Sin embargo, las dos altas partes contratantes han convenido en que si se prueba á satisfaccion de los dos jueces de ambas naciones, y sin recurrir á la decision del árbitro, que el aprehensor ha sido inducido á error por culpa del capitan ó comandante de la embarcacion capturada, esta embarcacion capturada no tendrá derecho á cobrar por el tiempo de su detencion las estadías estipuladas en el presente artículo, ni compensacion alguna por pérdidas, daños y gastos consiguientes á su aprehension.

Tarifa de estadías, ó sea abono diario para una embarcacion desde

100 toneladas á 120 inclusive.	5.	libs. est.	
121 id. . . . á 150 id. . . .	6.		
151 id. . . . á 170 id. . . .	8.		
171 id. . . . á 200 id. . . .	10.		
201 id. . . . á 220 id. . . .	11.	por dia.	
221 id. . . . á 250 id. . . .	12.		
251 id. . . . á 270 id. . . .	14.		
271 id. . . . á 300 id. . . .	15.		

y así proporcionalmente.

Art. 8.° Ni los jueces ni los árbitros, ni los secretarios de los tribunales mixtos, pedirán ni recibirán de ninguna de las partes interesadas en los casos en que se presenten ante dichos tribunales, ningun emolumento ó dádiva bajo ningun pretesto por el cumplimiento de los deberes que á dichos jueces, árbitros y secretarios incumben.

Art. 9.° Las dos altas partes contratantes han convenido en que en caso de muerte, enfermedad, ausencia con licencia temporal, ó cualquier otro impedimento legal de uno ó mas de los jueces ó árbitros que formen respectivamente los tribunales arriba mencionados, la vacante de dicho juez ó de dicho árbitro se llena in-

mo, y al artículo 12 del tratado, si sale condenado será hecho pedazos, y se venderá por trozos separados, y si absuelto se le indemnizará de

terinamente del modo que sigue:—1.° Por parte de S. M. británica, y en el tribunal que actúe en las posesiones que le pertenezcan, si la vacante fuere la del juez británico, su puesto se llenará por el árbitro británico; y en este caso, ó en el de que la vacante fuese orijinariamente la del árbitro británico, este será reemplazado sucesivamente por el gobernador ó teniente gobernador residente en la espresada posesion, por el majistrado principal de la misma, y por el secretario del gobierno, y el tribunal así constituido entrará en el ejercicio de sus funciones; y en todos los casos que se le presenten para juzgar, procederá al juicio del mismo modo, y pronuciará la sentencia.—2.° Por parte de la Gran Betaña y en el tribunal que actúe en las posesiones de S. M. católica, si la vacante fuese la del juez británico se llenará por el árbitro británico, este será reemplazado sucesivamente por el cónsul británico y por el vice-cónsul británico, si hubiese cónsul ó cónsules británicos nombrados y residentes en dicha posesion; y en el caso de que la vacante fuese á un mismo tiempo del juez británico y del árbitro británico, la vacante del juez británico se llenará por el cónsul británico, y la del árbitro británico por el vice-cónsul británico, si hubiese cónsul ó vice-cónsul británicos nombrados y residentes en dicha posesion, y si no hubiese cónsul ni vice-cònsul británicos para reemplazar al árbitro británico, el árbrito español será llamado en los casos en que seria llamado el árbitro británico, si le hubiese; y en caso de que la vacante fuere del juez y del árbitro británicos á un mismo tiempo, y no hubiese cónsul ni vice-cónsul británicos para reemplazarlos interinamente, entonces actuarán el juez y árbitro españoles, y en todos los casos que se les presenten para juzgar, procederán al juicio del mismo modo, y pronunciarán la sentencia. — 3.° Por parte de España y en el tribunal que actúe en las posesiones de S. M. católica, si la vacante fuere la del juez español, su puesto se llenará por el árbitro español, y en este caso, ó en el que la vacante fuese orijinariamente la del árbitro español, este será reemplazado sucesivamente por el gobernador ó teniente gobernador residente en la espresada posesion, por el majistrado principal de la misma y por el secretario del gobierno; y el tribunal así constituido entrará en el ejercicio de sus funciones; y en todos los casos que se le presenten para juzgar, procederá al juicio del mismo modo que pronunciará la sentencia. — 4.° Por parte de España y en el tribunal que actúe en la posesion de S. M. británica, si la vacante fuere la del juez español, se llenará por el árbitro español; y en este caso, ó en el de que la vacante fuese orijinariamente la del árbitro español, este será reemplazado sucesivamente por el cónsul español y por el vice-cónsul español, si hubiese cónsul y vice-cónsules españoles nombrados y residentes en dicha posesion; y en el caso de que la vacante fuese á un mismo tiempo del juez español y del árbitro español, la vacante del juez español se llenará por el cónsul español, y la del arbitro español por el vice-cónsul español, si hubiere cónsul y vice-cónsul españoles nombrados y residentes en dicha posesion; y si no hubiere cónsul ni vice-cónsul españoles para reemplazar el árbitro español, el árbitro británico será llamado en todos los casos en que seria llamado el árbitro español, si le hubiese; y en caso de que la vacante fuere del juez y del árbitro españoles á un mismo tiempo, y no hubiere cónsul ni vice-cónsul españoles para reemplazarlos interinamente, entonces actuarán el juez

todos los perjuicios, con arreglo á las bases que se establecen en el mismo.

y el árbitro británicos, y en todos los casos que se les presenten para juzgar, procederán al juicio del mismo modo, y pronunciarán la sentencia.

El gobernador ó teniente gobernador de los establecimientos donde resida cualesquiera de los tribunales mixtos, cuando ocurra una vacante sea de juez ó de árbitro de la otra de las partes contratantes, lo participará inmediatamente al gobernador ó teniente gobernador de las colonias mas inmediatas de la otra mencionada parte contratante, para que dicha vacante se llene en el término mas corto posible. Ambas partes contratantes convienen en llenar definitivamente, y tan pronto como ser pueda, las vacantes que por fallecimiento ó por cualquiera otra causa ocurran en los tribunales mixtos arriba mencionados.

C. REGLAMENTO PARA EL BUEN TRATO DE LOS NEGROS EMANCIPADOS.

Art. 1.° El objeto y espíritu de este reglamento se encaminan á asegurar á los negros emancipados, en virtud de las estipulaciones del tratado á que es anejo (sub-litera C), un buen trato permanente, y una entera y completa emancipacion, en conformidad con las intenciones benéficas de las altas partes contratantes.

Art. 2.° Inmediatamente despues que el tribunal mixto establecido en virtud del tratado á que vá anejo este reglamento, hubiere pronunciado sentencia condenando á un buque acusado de haber tomado parte en el tráfico ilegal de esclavos, todos los negros que se hubiesen hallado á bordo de dicho buque, y que hubiesen sido conducidos en él con el fin de traficar con ellos, serán entregados al gobierno á que pertenezca el crucero que haya hecho la presa.

Art. 3.° Si fuere inglés el crucero que haya hecho la presa, el gobierno británico se obliga á que los negros sean tratados en absoluta conformidad con las leyes vijentes en las colonias de la Gran Bretaña, respeto al réjimen de los negros emancipados que se hallan en el aprendizaje.

Art. 4.° Si el crucero que hubiere hecho la presa fuese español, en este caso se entregarán los negros á las autoridades españolas de la Habana, ó de cualquiera otro punto de los dominios de la reina de España donde se halle establecido el tribunal mixto; y el gobierno español se obliga solemnemente á hacer que sean tratados allí con estricta sujecion á los reglamentos últimamente promulgados en la Habana y vijentes en la actualidad sobre el trato de los libertos, ó á los que en lo sucesivo puedan adoptarse, y los cuales tienen y deberán tener siempre por benéfico objeto el promover y el asegurar franca y lealmente á los negros emancipados la conservacion de la libertad adquirida, el buen trato, el conocimiento de los dogmas de la relijion cristiana y de la moral, la civilizacion y la instruccion suficiente en los oficios mecánicos para que dichos negros emancipados se hallen en estado de mantenerse por sí mismos, sea como artesanos, menestrales ó criados de servicio.

Art. 5.° Con el fin que se esplica en el artículo 6.° se guardará en la secretaría del capitan jeneral ó gobernador del punto de los dominios de la Reina de España, donde resida la comision mixta, un rejistro de todos los negros emancipados, en el cual se inscribirán con escrupulosa exactitud los nombres puestos á los negros, los de las embarcaciones en que hayan sido apresados, los de las per-

5. Además de esto, en cumplimiento de lo estipulado en el art. 2 del mismo tratado, por la ley de 2 de marzo de 1845 (2) se establecieron

sonas á cuyo cuidado se entreguen, y cualesquiera otras circunstancias ú observaciones que puedan contribuir al fin propuesto.

Art. 6.° El rejistro á que se refiere el artículo anterior servirá para formar el estado jeneral, que el gobernador ó Capitan jeneral del punto de los dominios de la Reina de España donde resida el tribunal mixto deberá entregar cada seis meses al mencionado tribunal mixto, con el objeto de hacer constar la existencia de los negros que hayan sido emancipados en virtud del presente tratado, sus fallecimientos, las mejoras de su condicion y los progresos de su enseñanza, asi relijiosa y moral como industrial.

Art. 7.° Como el objeto principal de este tratado, del que forma parte integrante el presente anejo, no es otro mas que el de mejorar la suerte de estas desventuradas víctimas de la codicia, las altas partes contratantes que se hallan animadas de unos mismos sentimientos de humanidad, convienen en que si en lo sucesivo pareciese necesario adoptar nuevas medidas para conseguir dicho benéfico objeto, por parecer ineficaces las que en este anejo ván mencionadas, se pondrán de acuerdo dichas altas partes contratantes sobre los medios mas á propósito para el completo logro del fin que se proponen. *Tratado de 28 de junio de* 1835.

(2) Doña Isabel II, por la gracia de Dios y de la Constitucion de la monarquía española, reina de las Españas, á todos los que las presentes vieren y entendieren, sabed: Que las córtes han decretado, y Nos sancionado lo siguiente:

Art. 1.° Los capitanes, sobrecargos, pilotos y contramaestres de los buques apresados con negros bozales á bordo, procedentes del continente de Africa, por los cruceros autorizados para ejercer el derecho de rejistro, serán condenados á la pena de seis años de presidio cuando no hubiesen hecho resistencia; á la de ocho si la hubiesen hecho sin resultar muerte o herida grave, y si la ocasionaren se les impondrá la pena que para esta clase de delitos esté determinada por las leyes.

Art. 2.° Los marineros y demás equipaje del barco apresado con negros bozales á bordo, procedentes del continente de Africa, sufrirán la pena de cuatro años de presidio si no hubiesen hecho resistencia, y la de seis años si la hubiesen hecho, además de las penas á que deben quedar sujetos por las muertes ó heridas que se hubiesen ocasionado.

Art. 3.° Los capitanes, pilotos, sobrecargos y contramaestres de un buque destinado al tráfico de negros, pero á cuyo bordo no se hallen estos, sufrirán las penas siguientes: —Si el buque fuere apresado en las costas del continente de Africa anclado ó á menos de tres millas de distancia de ellas, ocupándose en la compra de esclavos, se impondrá la pena de seis años de presidio; la de cuatro si el buque fuere apresado en alta mar, haciendo rumbo para aquel destino, y la de dos si fuere el buque detenido en el puerto de su partida.

Art. 4.° A los marineros y demás individuos de la tripulacion del buque se les impondrá la mitad de las penas señaladas en el artículo precedente, segun los casos respectivos.

Art. 5.° Los propietarios de los buques, los armadores, los dueños del cargamento y aquellos por cuya cuenta se hiciere la espedicion, serán condenados á tantos años de destierro á mas de 50 leguas de su domicilio como se impongan de presidio al capitan del buque. Se les exijirá además una multa que no deberá bajar

penas severas contra los capitanes y tripulaciones que se ocuparen en este comercio, mas ó menos segun el caso, y fuertes multas contra los

de 1,000 pesos fuertes y podrá llegar hasta 10,000, segun la gravedad y las circunstancias del delito. En caso de insolvencia se aumentará la pena de destierro á razon de un año por cada 1,000 pesos fuertes. Solo se eximirán de toda responsabilidad si probaren no haber tenido parte á sabiendas en el uso que el capitan y la tripulacion han hecho del buque para este ilícito comercio.

Art. 6.° Además de las penas determinadas en el artículo anterior sufrirán los reos la pena de comiso del buque y de todos los efectos hallados á bordo. El buque será hecho pedazos, y se procederá á su venta por trozos separados, con arreglo á lo dispuesto en el tratado de 1835.

Art. 7.° Los delitos que se cometan en un buque contra los negros bozales de Africa que en él se hallen embarcados, se castigarán con las penas impuestas por derecho comun á tales delitos.

Art. 8.° En el caso de reincidencia se aumentarán desde una tercera parte hasta la mitad las penas determinadas en los artículos anteriores.

Art. 9.° Las autoridades superiores, los tribunales, jueces ordinarios y fiscales de S. M. pueden y deben proceder en sus respectivos casos y segun sus atribuciones contra los que se ocupen en este ilícito comercio, y sea de oficio, ya por denuncia ó declaracion hecha con los requisitos legales, siempre que llegue á su noticia que se está preparando una espedicion marítima de esta clase, ó que ha llegado á tierra con cargamento de esclavos procedente del continente de Africa; pero en ningun caso ni tiempo podrá procederse ni inquietar en su posesion á los propietarios de esclavos con pretesto de su procedencia.

Art. 10. Las autoridades y empleados residentes en un punto en que se haya verificado un desembarco de negros bozales recien llegado del continente de Africa, si se probare complicidad ó connivencia, ó soborno ó cohecho, sufrirán la pena que las leyes imponen á esta clase de delitos. Si del juicio resultare neglijencia ú omision, y si la falta se estimase leve, serán relevados de sus destinos: si la culpa fuese grave sufrirán dichas autoridades la pena de seis meses á cuatro años de suspension de empleo.

Art. 11. Se impondrá la pena de dos á cuatro años de suspension de oficio al escribano que autorice alguna escritura ú otro documento en contravencion de esta ley; y si reincidiere, la de privacion perpetua de ejercer dicho oficio.

Art. 12. Los tribunales mixtos de que habla el tratado de 1835 pasarán el establecido en las Antillas á los gobernadores, capitanes jenerales de las islas de Cuba y Puerto Rico, y el establecido en Sierra Leona al rejente de la audiencia de Canarias, todas las actuaciones practicadas en el caso de haber declarado por buena presa algun buque con las personas aprehendidas en él, á fin de que los tribunales competentes puedan formar la correspondiente causa para la averiguacion del delito y aplicacion de las penas que prefija esta ley. En la sustanciacion de estas causas y en la calificacion de las pruebas de los delitos de que en esta ley se trata se observará lo dispuesto por las leyes del reino para los delitos comunes.

Art. 13. Son tribunales competentes para el conocimiento y decision de estas causas: en la península los juzgados de primera instancia, con apelacion á las audiencias territoriales; en las islas Canarias el juzgado de primera instancia, de la ciudad de las Palmas con apelacion á la audiencia territorial, y en las islas de

navieros, las que deben aplicar los tribunales de que hace mérito la propia ley.

NICARAGUA. Reconocida la independencia de aquella república, que formó en otros tiempos parte de las posesiones españolas, por el tratado de 24 de julio de 1851 al propio tiempo que se hicieron varias estipulaciones, ajenas al objeto de esta obra, por los arts. 12 y 13 (1),

Cuba y Puerto Rico, sus audiencias territoriales en primera y segunda instancia. Queda derogado todo fuero en las causas que se siguieren sobre estos delitos.

Art. 14. Para el puntual cumplimiento y ejecucion de la presente ley, se fija el término de un mes despues de su promulgacion en la península é islas adyacentes; el de tres meses en las provincias de América, y el de seis en Africa.

Por tanto mandamos á todos los tribunales, justicias, jefes y gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquiera clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente ley en todas sus partes.— Dado en Palacio á 2 de marzo de 1845.—Está rubricado de la Real mano. — Refrendado. — El ministro de Estado. — Francisco Martinez de la Rosa.

(1) Art. 12. Entretanto que S. M. Católica y la república de Nicaragua ajustan y concluyen un tratado de comercio y navegacion, fundado en principios de recíprocas ventajas para uno y otro pais, los súbditos y ciudadanos de los dos Estados serán considerados para el adeudo de derechos por los frutos, efectos y mercaderías que importaren ó exportaren de los territorios de las altas partes contratantes, así como para el pago de los derechos de puertos, en los mismos términos que los de la nacion mas favorecida.—S. M. Católica y república de Nicaragua se harán recíprocamente estensivas las concesiones que en punto á comercio y navegacion hayan estipulado, ó en lo sucesivo estipularen, con cualquiera otra nacion, y estos favores se disfrutarán gratuitamente si la concesion hubiese sido gratuita, y en otro caso con las mismas condiciones con que se hubiese estipulado, ó se acordará por mutuo convenio una compensacion equivalente en cuanto sea posible.

Art. 13. En caso de efectuarse en todo ó parte por el territorio de Nicaragua la proyectada comunicacion inter-oceánica, sea por medio de canales, por ferrocarriles ó por estos ú otros medios combinados, la bandera y las mercaderías españolas, así como los súbditos de S. M. Católica, disfrutarán en el tránsito de las mismas ventajas y exenciones otorgadas á las naciones mas favorecidas.—S. M. Católica se compromete por su parte á unir sus esfuerzos á los del gobierno de Nicaragua y á los de las potencias que se concierten para llevar á cabo la grande obra de garantir la neutralidad de esta importante via de comunicacion inter-oceánica, con el fin de conservar libre su tránsito, de protejerla contra todo embargo ó confiscacion y de asegurar el capital invertido en ella.—Dicha proteccion y garantía se conceden condicionalmente y pueden ser retiradas si el gobierno de S. M. entiende que se adoptan ó establecen, respeto al tráfico que en el canal se haga, disposiciones que contrarien el espíritu y tendencia de las espresadas garantías, ya haciendo injustas preferencias, ó ya imponiendo opresivas exacciones ó excesivos derechos á los pasajeros, buques ó mercancías. Sin embargo, S. M. Católica no retirará la referida proteccion y garantía sin noticiarlo seis meses antes al Gobierno de Nicaragua. *Tratado de 24 de julio de 1851.*

se ofreció ajustar un tratado de comercio, se declaró que los buques y mercancías de un estado gozarian en los del otro iguales ventajas que la nacion mas favorecida, y que para el caso de ejecutarse la proyectada comunicacion interoceánica, la bandera española gozará en el tránsito iguales ventajas que la nacion mas favorecida.

2. Para los casos de naufrajio se declara en el art. 15 que los cónsules respectivos podrán tambien proceder al salvamento, de acuerdo con la autoridad local competente.

NOMBRE. El que ocultando el suyo se alista en la matrícula de mar ó en buque mercante con otro supuesto, servirá un año su plaza en los buques de guerra ó arsenales sin racion de vino la mitad de ese tiempo, con arreglo al art. 7, tít. 14, Ord de Mat. (1).

NUEVA GRANADA. Por decreto del Congreso de esta república de 14 de marzo de 1838 y aun mas esplícitamente por el de 29 de abril de 1839, los buques mercantes españoles no causarán en los puertos de la república otros ó mas altos derechos de puerto que los que causen ó causaren los buques granadinos, y las producciones ó manufacturas de los dominios españoles á su importacion en los puertos de la Nueva Granada en buques españoles, no causarán otros ó mas altos derechos que los que causarian si se importasen en buques granadinos.

O.

OCULTAR EL NOMBRE. Véase *Nombre*.

ORDENANZAS. Véase *Leyes*.

ÓRDENES MILITARES. Los militares en activo servicio están exentos cuando se les confiere merced de hábito en cualquiera de las cuatro órdenes militares, del pago de los derechos que se exijen por punto jeneral por el ingreso en ellas, segun así se halla resuelto por Real órden de 28 de febrero de 1826. Esta ventaja es aplicable á los marinos, pues segun se ha dicho en la voz *Exenciones* gozan las mismas que están declaradas á favor de los militares.

(1) Art. 7.º El que se alistare en la matrícula de mar ó en buque mercante con nombre supuesto, ó encubriendo tener formado su asiento en otra parte, será desde luego condenado por un año á servir su plaza en los arsenales ó bajeles de mi armada sin racion de vino la mitad de este tiempo. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

OSTRAS. Esta clase de pesca se dispone en los artículos 1 al 15 del título 5.°, trat. 12 de las Ord. Gen. de Pesca (1), se permita solo en ciertos meses del año; además como muchas veces sobre una sola piedra suelen hallarse pegadas veinte ó mas ostritas, está establecido que los pescadores hayan de echarlas nuevamente al agua. Si en el mismo hecho de cojer ostras toman los pescadores, como sucede frecuentemente, algunas piedras en que haya semilla ú ostras recien nacidas, están obligados á ponerlas en el resguardo de algunas peñas ó en ostreras donde se crian y engordan, y antes de tres años llegan á perfecto estado de sazon. Además previenen los arts. 1 y 2 del tít. 1, trat. 14 de las propias Ordenanzas (2) que si bien es libre la pesca de las ostras como la de todo marisco, se esceptúan de esta regla los parajes acotados, cepas de puente, ú ostreras construidas espresamente por particulares que de tiempo inmemorial las pescan, ó las construyen con Real permiso. Lo propio está prevenido con pocas diferencias en los artículos 24 al 27 de las Ordenanzas de Pesca de Pontevedra (3).

(1) Art. 1.° La pesca de ostras tendrá su principio en primeros de diciembre, y ha de concluir en abril del año siguiente, sin que en los meses restantes pueda usarse con *Rastros. Endeños*, *Garabatos*, *ó Angasos*.

Art. 2.° En caso de emprenderse con semejantes instrumentos, las puas ó dientes con que están armados han de ser de madera: bajo pena de perder el arte, y dos ducados de multa.

Art. 3.° Los pescadores de ostras ó de otros mariscos con cualquiera jénero de armazon que usen, se abstendrán de cojer las crias que encuentren sueltas: y en caso de que estén pegadas á otras ostras, ó piedras, las han de volver á echar al mar, pues si se les hallare con crias, sufrirán la misma pena pecuniaria.

Art. 4.° No podrá ejercer la pesca de ostras en que fuere preciso embarcarse ó entrar en el agua salada, el que no se halle alistado en los libros de jente de mar.

Art. 5.° No obstante el número de meses que el artículo primero señala como temporada oportuna para pescar ostras sin perjuicio de las crias, si en algun puerto ó pueblo conviniese podrá comenzarse desde el mes de setiembre. *Tít.* 5, *trat.* 12, *Ord. Gen. de Pesca.*

(2) Art. 1.° A ninguna persona se ha de impedir el aprovechamiento de la pesca del marisco en la estension de las playas y arenales, que descubre la vaciante de las mareas, conforme al espíriu del tratado 12, título 5.

Art. 2.° Ha de ser libre la pesca de ostras con arreglo á lo prevenido en los artículos 1, 2, 3, 4, y 5, del propio tratado 12 título 5, y siempre que no estuvieren en parajes acotados como son las cepas de puentes ó las ostreras construidas de propósito que de tiempo inmemorial posean algunos particulares, ó se construyeren con Real permiso. *Tít.* 1, *trat.* 14, *Ord. Gen. de Pesca.*

(3) Art. 24. Item se declara, que tambien hay para pescar la ostra el instrumento del rastro; pero este no debe ser de hierro, sino de palo, ó pescar con fangas, segun se practica en Rianjo; ó con angazo, segun se usa en el puente San Payo; y al que usare de rastro de hierro, se le sacarán de multa mil maravedís, y se tomará por perdido dicho instrumento.

P.

PACOTILLA. Porcion de mercaderías que llevan los tripulantes de un buque para comerciar por su propia cuenta. El moderado uso de las pacotillas que en corta cantidad fueran una pequeñez que no debia causar perjuicio ó por lo menos muy insignificante al propietario de la nave, habia dejenerado en un abuso y hechose por costumbre un derecho.

2. Recibiendo así el capitan como la tripulacion todo el pago de sus servicios, justo es que el naviero reporte igualmente todo el provecho de sus capitales y de los gastos que hace para el viaje; así nuestro Código de Comercio, segun es de ver en los artículos 654 y 680, como el francés y los de otros paises, prohiben de un modo absoluto y terminante el uso de las pacotillas.

PALANGRE. Arte ó manera de pescar con anzuelos, la mas inocente porque no hay recelo de que por ellos se esterilice ó destruya la propagacion de los peces. Sin duda por esta circunstancia, se le dá tambien el nombre de arte real. Con él se coje la pesca entera, es decir, sin maceracion cual sucede con otros artes, especialmente con las redes de rastreo. Sin embargo, es la mas costosa por la multitud de anzuelos que hay que cebar, lo que la constituye en una dependencia de las otras, porque sin sardina, jibia ú otros peces que se cojen con redes ó nasas, no es posible usar del palangre. Por estas razones en los

Art. 25. Item se declara, que en los cuatro meses de mayo, junio, julio y agosto no se debe andar á la pesca de ostra, por ser el tiempo en que este jénero se halla en la cria; y al que ejecutare lo contrario se le saquen seiscientos maravedís de multa.

Art. 26. Item se declara, que la pesca de la ostras debe principiar desde primeros de diciembre hasta últimos de abril; pero en el puente San Payo y puertos inmediatos se permite que puedan principiar desde primero de setiembre hasta último del espresado mes de abril, por no tener aquellos naturales otra pesca para mantenerse.

Art. 27. Item se priva, que en las mareas bajas ninguno se baje á cojer la cria de la ostra que queda arrimada á la tierra, antes bien procurarán todos echarla mar adentro, para que se crie, crezca y pueda ser útil; y respeto de que para cojer dicha cria es preciso entrarse á pié en el agua salada, celarán los marineros, que ninguno del gremio de tierra entre á sacarla ni á pescar con fisgas, sollas y otros pescados; y si alguno lo ejecutare, darán cuenta al subdelegado para que lo ponga preso y tome la correspondiente providencia al escarmiento en lo sucesivo. *Ord. de Pesca de Pontevedra de 9 de abril de 1768.*

art. 1 al 58 del tit. 1, trat. 9 de las Ord. Gen. de pesca (1) se proteje esta clase de pesca, declarando la accion lejitima de cada pescador en

(1) Art. 1.° Toda clase de pesquera que se ejecutare con anzuelo, no se opone al desove, ni destruye la cria de los peces.

Art. 2.° Por lo mismo á los pescadores matriculados no se impedirá el libre uso de semejantes artes en todas estaciones y distancias, bajo las siguientes disposiciones :

Art. 3.° Aunque la pesquera del palangre no admite la regulacion de sorteo como otros artes, ni hay en su ejercicio causa para tántas incidencias, por evitar todo acaecimiento en lo posible, se previene :

Art. 4.° Que de los barcos palangreros que salen á emprender su pesca, el que llegue primero calará en el paraje mejor, segun conceptue el patron del mismo barco.

Art. 5.° El segundo, tercero y demás, conforme lleguen, han de observar el propio órden : absteniéndose de tender sus palangres sobre los que estén calando, ó ya hayan calado, á cuyo efecto guardarán las distancias proporcionadas con respeto á las corrientes, y á no impedirse la pesca unos á otros.

Art. 6.° Cuando un barco ya hubiere calado, otro podrá echar sus artes por la parte de hácia el mar, y no por la de tierra.

Art. 7.° Debe entenderse por distancia competente aquella en que no se incomode al que antes caló, ni pueda arrollarse un arte sobre otro con las corrientes.

Art. 8.° Si sucediere sin haber habido semejante causa, es caso irremediable, y nadie debe quejarse.

Art. 9.° Cuando por no calar á distancia suficiente un arte cae sobre otro, verificado el descuido ó malicia, el que incurrió en ella deberá compensar el daño que resultare segun juicio de peritos.

Art. 10. En caso de estar un barco calando sus palangres, ningun otro que llegare ha de estrecharle el mar echando los suyos tan encima, que no le deje el ámbito correspondiente para tender todas las piezas : de lo contrario será responsable por la pesca que impide.

Art. 11. Si dos barcos palangreros llegaren ó se hallaren á un propio tiempo sobre el placer ó comedero, se apostarán separándose recíprocamente á proporcionado trecho.

Art. 12. Respeto que en las pesqueras que se emprenden por la noche tampoco cabe órden de sorteo, los palangres únicamente se echarán en sitios que se hallen desocupados, y separándose de los en que de costumbre verifican sus calamentos otros artes.

Art. 13. Si por haber calado algun palangrero sus artes en declivio de hoya, la fuerza de la corriente los hiciere derribar sobre otros, no se le obligará al resarcimiento del daño que resulte, como incidente irremediable.

Art. 14. En semejantes acontecimientos cada palangrero recojerá, segun fuere posible, los artes que sean suyos con el pescado que tengan cojido : procurando desenredar las piezas y cordeles de modo que no rompa los del otro.

Art. 15. El barco que calare sus palangres sobre los de otro, falta al buen réjimen, y debe imponérsele pena proporcionada.

Art. 16. Pero si en el hecho de calar sobre los artes de otro los enredare de modo que sea menester cortar alguna pieza, pagará el daño.

el mar, evitando muchas contiendas entre ellos, y facilitándoles el cebo que, como se deja dicho, necesitan, bajo precios equitativos y con preferencia. Véase el núm. 6 en *Lavada*.

Art. 17. Como la pesquería en todos sus ramos es un objeto de la mayor importancia, los palangreros no han de contentarse con artes de pocas piezas y limitado número de anzuelos.

Art. 18. Si hubiese en esta parte abusos, los ministros de marina fijarán con acuerdo de prácticos el número conveniente.

Art. 19. Mientras los palangres y demas artes de cordel no embaracen la pesquera de jábega, podrán emprender la suya; pero si causaren perjuicio, retirarán sus caladas á distinto sitio.

Art. 20. Lo mismo se debe entender por lo respectivo á los puntos en que estuvieren situadas las almadravas, segun el término esclusivo que las corresponde; pero si fueren de *vista*, no les embarazarán sus mares.

Art. 21. Los pescadores de palangre no echarán sus artes dentro de ensenadas, rias, ó conchas, etc., ni inmediaciones en que se estuviere pescando sardina.

Art. 22. Si segun las costas del contorno el fondo escediere de 24 brazas, los artes del cordel y anzuelo serán libres en su ejercicio.

Art. 23. Todo pescador de palangre será árbitro de construir el barco ó barcos proporcionados, y de las dimensiones que mejor le parezca para ejercer sus pesqueras.

Art. 24. Si alguno abusare haciendo embarcaciones tan pequeñas que estén manifestando el riesgo á que se esponen los que las ocupan, ó las usaren sin palo, timon y vela, el juez de marina lo prohibirá.

Art. 25. Siempre que las jábegas saquen pescado, y llegaren los palangreros á comprar el que necesiten para cebo, los arraezes se lo venderán por su justo precio segun corra, con preferencia á cualesquiera otras personas.

Art. 26. La misma obligacion comprende á los *sardinales* y *nasas* como se previene en los tratados correspondientes á dichos artes.

Art. 27. En caso de que cuando haya abundancia de cebo al palangrero le convenga escojer, compensará la prerogativa pagando la arroba á mas precio que los demás compradores.

Art. 28. Semejante aumento, solo deberá entenderse una indemnizacion justa, sin que los pescadores de otros artes pretendan exijir precios escesivos.

Art. 29. El pescado que con el mismo fin se vendiere á monton, ó bien se pesare, se ha de cobrar al pescador de palangre al mismo precio que á todos los demás.

Art. 30. Siempre que los palangreros llegaren á una jábega que hubiese acabado de sacar su lance, y los peces para cebo no alcanzaren para todos, formarán partes regulares entre sí.

Art. 31. Si concurriesen seis pescadores, y la porcion de cebo no alcanzare mas que para salir á pescar solos dos barcos, echarán suertes los seis por aquellas dos partes.

Art. 32. Los dos á quienes haya cabido la suerte saldrán desde luego al mar, con lo que la pesca y el abasto público no perderán aquel ausilio, como sucederia si aquellas dos únicas porciones para solos dos barcos, se dividiesen entre los seis.

Art. 33. Porque la equidad dicta no fiar el bien de muchos al arbitrio de la

PALOS. Esta pena se halla desterrada del ejército, en virtud de Real órden de 13 de junio de 1834. En la marina está permitido este castigo

suerte, si subsistiere la misma escasez de cebo, no entrarán en ella los patrones que la obtuvieron hasta que se haya concluido la escala de todos los demás compañeros.

Art. 34. Para que en lo posible se eviten dudas sobre la parte regular de cebo que comunmente necesita un barco palangrero, se debe entender de tres á cuatro arrobas de sardina, baquerón, jurelo, jibia, etc.

Art. 35. El barco espinelero, como que es mucho menor el anzuelo y su número, una arroba de las mismas especies.

Art. 36. Para los que solo pescaren al cordel ó ballestilla, media arroba.

Art. 37. No se debe entender la regulacion antecedente siempre que el cordel fuese de pesca mayor, y á proporcion de las tripulaciones y porte de los barcos, se considerarán en todo como palangreros.

Art. 38. El órden de reparticion de cebo se ha de seguir exactamente conforme queda prevenido en los artículos anteriores, sin que puedan alterarlo ningun gremio ó comunidad.

Art. 39. Los pescadores de palangre, espinel, cordel, ballestilla, etc. pagarán los peces que tomaren para cebar sus artes en el instante que los arraezes pidan el dinero : y de no ejecutarlo, no tendrán accion á quejarse si se rehusa venderles cebo.

Art. 40. El arraez que diere pescado para cebo al fiado, será por su cuenta y responsable del valor de él al resto de sus compañeros.

Art. 41. Si, aunque con escasez, se proporcionare cebo para que todo barco palangrero pueda salir al mar, deberá repartirse en porciones iguales, respeto de que con las de cada dos barcos, convenidas ó unidas las tripulaciones, se habilita el uno de ellos abnndantemente para una pesca ventajosa.

Art. 42. Como en semejantes ocasiones ocurre ser muchos los que piden cebo, y los patrones de jábega suelen vender el lance á copo cerrado ó alzadamente por evitar el desmerecimiento que hallan de despacharle en partidas ó por menor, los pescadores de palangre, espinel y ballestilla de comun acuerdo serán árbitros para comprarle y repartirlo entre sí.

Art. 43. Los espineleros en tales casos deben satisfacer las dos arrobas señaladas : y los de ballestilla respectivamente.

Art. 44. Si por defecto de medios ó por ser el precio escesivo no compraren el lance, el arriero, tratante, ó de la clase que fuere el comprador, no podrá escusarse á vender el cebo, que por su justo valor le pidieren los pescadores de anzuelo.

Art. 45. Si rehusare, procederá el juez de marina obligándole á la venta, sin distincion de personas, y por fuero privilegiado que gocen.

Art. 46. Tampoco podrán negar peces para cebo los *barcos de embiada*, aunque aleguen que la pesca menuda que traen viene vendida de distintas playas.

Art. 47. En el hecho de atracarse los barcos palangreros y otros á comprar cebo, ha de saltar en tierra el patron únicamente para evitar disturbios con los pescadores de jábega.

Art. 48. No se pondrá impedimento á los pescadores matriculados para que cojan el camaron que se cria con abundancia en las acequias de riego.

por el art. 151, tit. 5 Ord. Gen. de la Arm. (1) mas como correccion instantánea que como verdadera pena. y se encarga hacer de ella un uso moderado.

PARTIDO. Es la última de las divisiones en que se descompone el mando y gobierno de las matrículas, segun se ha declarado en la voz *Departamento*. El número de partidos en que se divide cada provincia, es mayor ó menor conforme lo exije su estension y número de matriculados. En el art. 4, tit. 3, Ord. de Mat. (1) se determinan los distritos ó

Art. 49. Si causaren algun perjuicio en los cauces ó malecones, estarán obligados á limpiarlos y repararlos, para lo cual intervendrá como corresponde el conocimiento del juez de marina, segun la queja del dueño ú propietario, ó aviso de la justicia ordinaria.

Art. 50. Los cangrejos, canadillas y otras especies útiles para cebo que se crian en las playas, se aprovecharán los pescadores de anzuelo de todas cuantas hallaren, sin distincion de parajes.

Art. 51. En la coleccion de mariscos en las playas para cebo, ha de observarse la comunidad recíproca, prefiriendo siempre la accion del que llegase primero.

Art. 52. Cuando localmente semejantes especies escasearen, solo se permitirá á los matriculados y sus familias; pero en las playas abundantes cesará la esclusiva, conforme el espíritu del tratado 14.

Art. 53. Los patrones de palangre en las boyas de sus artes pondrán marcas esteriores y visibles, como banderolas ó veletas que señalen sus calamentos, para que las parejas no les causen perjuicio, segun lo prevenido en el tratado 5.

Art. 54. Si no obstante dichas precauciones les ocasionaren daño, lo resarcirá el arte que fuere causante, bajo la estimativa de peritos.

Art. 55. Los palangreros deben repartir entre si la pesca, apartando por primera partida el importe del cebo, y lo restante por partes iguales incluso barco y patron. Si no, cada uno lleve lo que pescare, pagando para el Luque los cuatro maravedís de costumbre por real de vellon del valor de los peces.

Art. 56. El palangre conocido entre pescadores con el nombre de *Penchat*, se permitirá bajo las siguientes modificaciones:

Art. 57. En alta mar se hará uso de él libremente; pero en los parajes en que impida ó perjudique á otros artes útiles, se regularán sus calamentos con acuerdo de prácticos.

Art. 58. Siempre que las redes volantes ó rascos por causa de dicho palangre no puedan calarse en algunos sitios ó comederos conocidos y acostumbrados, se obligará á los palangreros calen á lo menos una legua ó mayor distancia para no perjudicarlas. *Tít.* 1, *trat*, 9 *Ord. Gen. de Pesca.*

(1) Art. 151. El soldado y el marinero podrán ser castigados por sus respectivos superiores con palo ó vara, y aun con chicote el marinero; pero han de celar mucho los comandantes y oficiales, que no haya abuso en esta facultad, ni en el cuánto ni el modo, bajo el principio de que no debe aplicarse sino para una lijera correccion, evitando con ella algun desórden, ó para avivar al perezóso en cumplir con su obligacion. *Tít.* 1, *trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(1) Art. 4.° La reunion de todos los trozos que compusieren los pueblos com-

partidos en que se subdivide cada tercio particular ó provincia marítima, pero aquella division ha sido alterada en diversos tiempos, y en el dia las provincias se subdividen en el número de partidos que se espresa en la voz *Tercios Navales*. El mando de cada partido se halla confiado á un *Ayudante*. Véase esta voz.

PASAJEROS. No pueden admitirse á bordo sin permiso de las autoridades de marina, bajo la multa de cien escudos al capitan, y mayor pena si se hubiesen admitido desertores al efecto de ocultarlos, segun lo previenen les arts. 11, tít. 9, 24, tít, 10 y 20, tít. 14, Ord. de Mat. (1), como tambien los arts, 74 y 75, tít, 7, trat. 5.º Ord. Gen. de la Arm. (2), que vinieron á ratificarse en Real órden de 27 de noviembre de

prendidos en los límites de cada una de las provincias de marina, segun se considerarán divididas para el uso de su jurisdiccion, formará los partidos, y el agregado de estos compondrá los tercios; de modo que el tercio de cada capital se reputará como un rejimiento de milicias navales: sus partidos como otros tantos batallones, y los trozos como las compañías. *Tít.* 3. *Ord. de Mat.*

(1) Art. 11. Se prohibe á todo patron ó capitan de buque español que reciba á su bordo pasajero alguno sin que este obtenga y le presente permiso por escrito del jefe de la matrícula, que procederá con toda precaucion en estas licencias, asegurándose por medio de los pasaportes correspondientes que le exhibirán los interesados de no ser prófugos. *Tít.* 9, *Ord. de Mat.*— El art. 24 del Tít. 10, véase en la nota 1, páj. 170, y el 20 Tít. 14, en la nota 12, páj. 353.

(2) Art. 74. En cuanto al embarco de pasajeros, por lo que respeta á los que se trasporten en embarcaciones nacionales, como los capitanes deben haber manifestado al ministro ó subdelegado los pasaportes que le lejitimen, ó bien las órdenes del juez de arribadas cuando el destino fuere á Indias, formando relacion de ellos, que el ministro ó subdelegado ha de autorizar con su nota para que se reciban y conduzcan, bastará que los mismos capitanes presenten al de puerto la espresada relacion para su confrontacion con el número que declaran en la papeleta de que habla el artículo antecedente, quedándose con ella como documento de resguardo para exhibirla en todo paraje donde puedan ser reconvenidos: pues en cualesquier casos es del ministro ó subdelegado la responsabilidad del valor que dió al pasaporte, si resulta la suplantacion de alguno; pero para los que se hubiesen de trasportar en embarcaciones estranjeras, se manifestarán al capitan de puerto los pasaportes con la lista separada de ellos, firmada del cónsul ó vicecónsul, ó del consignatario por su falta, á cuyo pié pondrá el capitan de puerto su nota de «examinados los pasaportes que lejitiman este embarco,» con fecha y firma entera.

Art. 75. Consecuente á las formalidades prescritas en el artículo antecedente, el capitan de puerto en su visita de guerra hará que se le exhiban las espresadas relaciones que lejitimen el embarco de los pasajeros en otros puertos mios: y hallando infraccion á lo ordenado, aunque se reconozca el valimiento de los pasaportes, y no hay motivo de sospecha contra las personas, si la embarcacion es nacional, lo avisará al ministro para que proceda á la correccion del capitan ó patron: y tanto siendo nacional como estranjera, dará cuenta al Capitan jeneral de su departamento, á fin de que pueda hacer cargo al capitan del puerto de salida, ú ofi-

1857 (3) con motivo de haber pretendido el gobernador civil de Barcelona tomar algunas medidas relativas al embarque de pasajeros en el vapor *Tarraconense*. Sin embargo, si bajo el punto de vista marinero subsisten estas disposiciones, el interés público las hizo modificar un tanto por la Real órden de 1 de febrero de 1846 (4), en que al paso que

ciar con el Capitan jeneral del departamento á que corresponda al mismo intento, ó se advierta lo conveniente al cónsul, vicecónsul ó consignatario del estranjero, que no cuidó de que su capitan se abstuviese de recibir pasajeros sin los requisitos de manifestacion y seguridad de esta ordenanza. *Tít.* 7, *trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(3) Enterada la Reina (q. D. g.) de la comunicacion que con fecha 10 de octubre último se sirvió V. E. dirijir á este Ministerio dándole conocimiento de que el gobernador de la provincia de Barcelona habia invadido las atribuciones del comandante de aquel tercio naval al dictar una medida relativa al embarque de pasajeros en el vapor *Tarraconense*, se ha servido resolver por acuerdo de esta fecha que se prevenga lo conveniente al espresado gobernador, para que no se repita el suceso que ha dado lugar á la reclamacion del director jeneral de la Armada á que V. E. se refiere. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos correspondientes. Madrid 27 de noviembre de 1857.

(4) Escmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) del espediente instruido en este Ministerio á consecuencia de la comunicacion documentada del jefe político de Pontevedra, que me acompañó el subsecretario del de su digno cargo con la suya de 7 de setiembre de 1844, y de otra de la misma autoridad que V. E. me dirijió en 6 de diciembre del mismo año, relativas ambas á la resistencia que habia hecho el comandante militar de marina de Villagarcía fundado en las Reales órdenes de 14 y 27 de junio de 1839 y 14 de junio de 1844, á que los empleados del ramo de proteccion y seguridad pública revisasen los pasaportes de los pasajeros á bordo de los buques que los conducian; y enterada S. M. de lo que acerca del particular han consultado el Tribunal Supremo de Guerra y Marina y la Junta de Direccion de la Armada, de conformidad con ambos dictámenes, se ha servido aprobar la conducta del mencionado comandante de Villagarcía, pues que habiendo acreditado la marina en las críticas circunstancias por que ha pasado la nacion, el celo que distingue á sus funcionarios por el mejor servicio del Estado, evitando por cuantos medios han estado á su alcance las introducciones y emigraciones de personas sospechosas, y aun de jóvenes sujetos al reemplazo del ejército, negándoles las licencias para embarcarse si no estaban provistos de los pasaportes y licencias de las autoridades á quienes competia espedirlos, no hay fundamento alguno para alterar las atribuciones que les son privativas, y en tal concepto al oponerse al reconocimiento de los pasajeros y revision de pasaportes á bordo de los buques que intentaban practicar los dependientes de proteccion y seguridad pública, obró como debia con arreglo á ordenanza y Reales órdenes vijentes que consignan esta obligacion á los comandantes de marina, capitanes de puerto y ayudantes de distrito, á los cuales les está encargado, y se les reitera de nuevo con esta fecha redoblen su vijilancia para evitar la evasion ó introduccion de personas que no estén habilitadas con los documentos competentes; pero como á pesar de estas prevenciones podrian los enemigos de la pública tranquilidad, que en sus contínuos planes de trastorno no vacilan en hacer uso de los medios mas reprobados, burlar su vijilancia, se recomienda á las mismas autoridades procedan en ar-

aquellas se confirmaron, se previno tambien que las de marina obrasen de acuerdo con las civiles, y que cuando la tranquilidad pública lo exijiese, los jefes políticos podian autorizar á un delegado suyo para que con un subalterno de marina practicasen los reconocimientos de personas y papeles que se hallasen á bordo, lo que en otros términos, y un tanto mas esplícitamente, volvió á reproducirse en Real órden de 3 de octubre de 1847 (5).

2. Por la Real órden de 27 de mayo de 1857 (6), se prohibe á los capitanes admitir en sus buques pasajeros para el estranjero que no presenten pasaporte revestido de todas las formalidades indispensables. No sucede lo mismo con respeto al interior del reino, por haberse suprimido esta formalidad, así que al efecto de poder cumplir en otro

monía con las militares y civiles en obsequio del mejor servicio, y que siempre que estas impartan su ausilio, por exijirlo así la tranquilidad pública, que está muy particularmente encargada á los jefes políticos de las provincias, autoricen el que sus delegados, acompañados de un subalterno del jefe de marina, puedan practicar en los buques los reconocimientos de las personas y sus documentos que se hallen á bordo de ellos.—Madrid 1.° de febrero de 1846.—Francisco Armero.—Sr. Ministro de la Gobernacion de la Península.

(5) He dado cuenta á S. M. de lo que V. E. me manifiesta en comunicacion de 4 de setiembre último, acerca de la propuesta del jefe político de Santander para que el comandante de marina de aquel tercio permita que pase á bordo y al costado de los buques que entren en aquel puerto un celador de proteccion y seguridad pública á recojer los pasaportes de los pasajeros é identificar sus personas; y S. M., de conformidad con el dictámen de la estinguida Junta de Direccion de la Armada, se ha servido resolver que diga á V. E., como de su Real órden lo ejecuto, que no hay inconveniente en que en la visita de guerra que se hace á los buques entrantes en los puertos, vaya uno de aquellos celadores para reconocer en el acto de ella los pasaportes y pasajeros que conduzcan los mismos buques, y que en caso de tener que hacer uso de sus facultades, pida el ausilio que necesite al capitan del puerto que por ordenanza debe asistir al mencionado acto, así como concurren para sus funciones respectivas las comisiones de sanidad y del resguardo. Dios, etc. Madrid 3 de octubre de 1847.

(6) Escmo. Sr. : El Sr. Ministro de la Gobernacion del Reino me dice, con fecha 23 del actual, lo que sigue : — «Escmo. Sr. : Habiéndose hecho presente á este Ministerio la facilidad con que los capitanes de los buques admiten pasajeros para la costa de Africa, cuyo embarque no está debidamente autorizado, la Reina (Q. D. G.) se ha dignado resolver se invite á V. E. á que se sirva prevenir á las autoridades de marina que adopten las disposiciones convenientes para que en ningun caso sean recibidos á bordo de las embarcaciones para ser conducidos á paises estranjeros personas que no presenten pasaporte revestido de todas las formalidades establecidas.» —De Real órden lo digo á V. E. para los efectos que se indican. Lo que traslado á V. E., tambien de Real órden, para su conocimiento y circulacion en la Armada á los fines de su cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 27 de mayo de 1857.—Lersundi.—Sr. Director jeneral de la Armada.

documento con lo que exije el art. 74, tit. 7, trat. 5, Ord. Gen. de la Armada arriba citado, se dispuso en Real órden de 21 de noviembre de 1854 (7) que los capitanes presentasen una relacion de los pasajeros que conduzcan, para con ella obtener el competente permiso para el embarque

3. En vista de las desgracias ocurridas en un buque en su travesia de Santander á la Habana por la escesiva aglomeracion de pasajeros, en Real órden de 23 de enero de 1846 (8) se recordó el cumplimiento de

(7) La Reina (q. D. g.) se ha servido aprobar la medida que el comandante de marina de la provincia de Aljeciras ha adoptado, con motivo de la supresion de pasaportes para transitar dentro de la Península é Islas adyacentes de que trata el oficio de V. E. de número 1295 de 2 del actual, disponiendo presenten en la comandancia los capitanes y patrones de embarcaciones que conduzcan pasajeros una relacion de estos para obtener con ella el permiso por escrito, que segun el artículo 74, tratado 5.°, título 7.° de las ordenanzas jenerales de la Armada se estampaba al pié de aquellos documentos. Siendo la voluntad de S. M. que se observe con arreglo á las prescripciones contenidas en el Real decreto de 15 de febrero del corriente año, por el que se han suprimido los pasaportes desde 1.° de mayo último. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijéncia y efectos consiguientes y su circulacion. Madrid 21 de noviembre de 1854.

(8) Escmo. Sr.: El Capitan jeneral de la Isla de Cuba, jefe superior político de la misma, con fecha 28 de noviembre último, dá parte á este Ministerio de que en 18 del mismo habian llegado al puerto de la Habana la fragata española *Paquete Gaditano*, la cual habiendo embarcado en Santander trescientos diez y siete individuos de la clase de colonos para aquella isla, correspondientes á la contrata de D. Domingo Goicuria, conduciendo cuarenta y seis de menos que fallecieron durante la travesía á causa de sarampion y viruelas que segun espresó el capitan les acometieron á los pocos dias de viaje, que habiendo sido puesto el buque en cuarentena y desembarcados los demás pasajeros en un lazareto provisional, ván sucesivamente enfermando en él aunque no de mucha gravedad, ni tampoco de sarampion y viruelas, sino de sarna, disenteria y otras causas, hallándose en la enfermería en aquella fecha cincuenta y seis individuos; y que apareciendo que una gran parte de ellos no tenian ni una sola muda de ropa, y otros no se habian quitado la puesta tres meses hacia, habia dispuesto se les facilitase vestuario y otras cosas de que carecian; y que luego que cumpliese la cuarentena, se procederia á averiguar las causas de las enfermedades que tan estraordinaria mortandad han ocasionado. La Reina Nuestra Señora, á quien he dado cuenta de un acontecimiento que tanto llama la atencion, y cuyo sensible y magnánimo corazon se ha condolido al saber las desgracias de que han sido víctimas aquellos súbditos suyos, que impulsados de la miseria iban á buscar su bien estar encontrando en su lugar la muerte, se ha servido resolver: que sin perjuicio de la responsabilidad que deberá exijirse al comandante del tercio naval de Santander y al capitan de aquel puerto, si por lo que resulte de la averiguacion que debe practicarse, apareciese que no han llenado los deberes que tan espresamente les están señalados en el artículo 4.° del título 10, de la ordenanza de matrículas, y en los 154 siguientes del título 7.°, tratado 5.° de las jenerales de la armada, se prevenga á los comandantes de todos

varios artículos de las ordenanzas de matrículas y de las generales de la Armada, y se declaró que la capacidad que se debe fijar para cada pasajero en el buque que los haya de transportar, sea desde los puntos de Europa á los de las Antillas ó costa occidental de América; la de una tonelada al menos por individuo, y si fuese para Filipinas, una y media tonelada, lo que se repitió en otra de 28 de noviembre de 1848 (9), entendiéndose que estos espacios deben ser en el ámbito total del buque que queda para alojamiento, despues de la carga ó estiva principal del mismo. Tambien se dispuso en otra de 15 de junio de 1846 (10), dictada por las propias razones que las anteriores, que en caso de transportar pasajeros, los dueños de los buques deben hacer los acopios

los tercios y provincias y á los capitanes de puerto la mas estricta observancia de cuanto en los citados artículos se les previene: en la intelijencia de que, conforme á lo propuesto por V. E. de acuerdo con la estinguida Junta de Asistencia en 30 de julio de 1844, respecto el número de pasajeros que podrian llevar los buques desde Canarias á Ultramar, ha tenido á bien S. M. hacer estensiva esta medida á los que se habiliten en los puertos de la península, sirviéndose mandar en consecuencia que la capacidad que se debe fijar para cada pasajero en el buque que los haya de trasportar, debe ser desde los puertos de Europa á los de las Antillas ó costa oriental de América, la de una tonelada al menos por individuo, y si fuese para Filipinas una y media toneladas; pero entendiéndose que estos espacios ó capacidades deben ser en el ámbito total que queda para alojamiento, despues de la carga ó estiva principal del buque. Lo que digo á V. E. de Real órden para su circulacion á los fines de su cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 23 de enero de 1846.—Francisco Armero.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(9) Véase en la nota 2, páj, 241.

(10) La Reina (Q. D. G.) con presencia del dictámen de la Junta de Direccion de la Armada acerca del espediente instruido en el apostadero de la Habana de resultas de la llegada á aquel puerto del *Paquete Gaditano*, conduciendo cuarenta y seis niños menos de los colonos que habia embarcado en Santander, se ha servido resolver por ampliacion á cuanto se previno en Real órden de 23 de enero de este año, que en casos semejantes de trasporte de personas por contrata, los dueños de los buques que lo verifiquen, están obligados á hacer los acopios correspondientes de víveres y aguada para suministrar á cada individuo al menos una racion de armada sin vino en cada dia de los que tarde en la navegacion; acerca del cumplimiento de lo cual inspeccionarán los jefes de marina del puerto en que se habilite la espedicion: así como el que cada persona lleve las mudas de ropa necesarias para que no se repita el escándalo que produjo en la Habana la llegada del mencionado buque, todo bajo la mas estrecha responsabilidad de los espresados jefes, segun es de su deber con arreglo á los artículos de ordenanza que se citan en la Real órden de 23 de enero, debiendo tambien hacer observar puntualmente la de 6 de junio de 1818 preventiva del embarque de capellan y cirujano en los casos que la misma espresa. Lo que digo á V. E. de Real órden para su circulacion á los fines de su mas puntual y exacto cumplimiento. Lo que por acuerdo de la mencionada corporacion traslado á V. E. á los propios fines, debiendo advertir á V. E. que la Junta ha señalado sean 60 dias de víveres los que embarquen los

correspondientes de víveres y aguada para suministrar á cada individuo al menos una racion de armada sin vino en cada dia de los que tarden en la navegacion, y para determinàr con mas exactitud las raciones que conviniese embarcar para cada individuo, se fijaron las que corresponden segun la distancia que debiera correr el buque, cuyas disposiciones han venido en aclararse y confirmarse por la Real órden de 6 de mayo de 1856 (11). Pudo dudarse si en ellas se comprendian los vapores, ya que la seguridad del tiempo empleado en la travesía podia hacer fuesen menores las exijencias en beneficio de los pasajeros, pero se determinó los comprendian en Real órden de 13 del siguiente julio (12). En Canarias al efecto de regularizar las espe-

buques que se despachen para la Habana y costa firme; tres meses para los del rio de la Plata y seis meses para los de Filipinas, debiendo llevar igualmente el cinco por ciento de los víveres en dietas para los enfermos. Madrid 15 de junio de 1846.

(11) Escmo. Sr.: La Reina (Q. D. G.) conformándose con lo que propone el Almirantazgo para que en todos casos sean trasportados cómodamente los pasajeros en los buques mercantes sin comprometer su salud por la aglomeracion á bordo, se ha dignado resolver: — 1.° En toda travesía ó navegacion, cuya distancia directa de un punto á otro sea mayor de 50 millas, no podrán embarcarse mas que á razon de un pasajero por tonelada, ya sea de un puerto á otro de la península ó de esta á otro de Europa, Africa ó América, no siendo del hemisferio del Sur. — 2.° En las navegaciones á los mares de Asia, á todos los puntos del hemisferio del Sur y costa occidental de la América del Norte, solo se podrá embarcar un pasajero por cada tonelada y media.—3.° Con el objeto de dejar la cabida necesaria para la colocacion de las camas bajo cubierta, que será circunstancia indispensable en todos casos, se proporcionará la carga de suerte que resulte media, cuando el número de pasajeros sea igual al de toneladas que mida el buque.—4.° En las travesías de menos de 5 millas, distancia directa, permitirán las autoridades de marina el embarque de mayor número de pasajeros, segun las circunstancias y casos estraordinarios; pero vijilando, bajo su responsabiladad, que todo buque salga á la mar marinero y en su línea de navegacion, para no comprometer las vidas de los que se embarquen por el escesivo número que imposibilite maniobrar oportunamente.—5.° Los comandantes de marina y capitanes de puerto son responsables del cumplimiento de estas disposiciones.—De Real órden lo digo á V. E. para conocimiento del Almirantazgo y fines consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 6 de mayo de 1856. — Santa Cruz. — Sr. Vicepresidente del Almirantazgo.

(12) Enterada la Reina (q. D. g.) de la consulta que ha promovido el Comandante jeneral del departamento del Ferrol, de que trata el oficio de V. E. en número 1372 de 9 del actual, acerca de si los buques de vapor deben ser comprendidos en la Real órden de 6 de mayo último sobre trasporte de pasajeros en las embarcaciones mercantes, se ha servido resolver S. M. conforme al dictámen de ese Almirantazgo que los referidos buques deben considerarse comprendidos en todos los efectos de aquella Real disposicion; teniendo presente que los espacios ocupados por las máquinas y carboneras han de rebajarse del número total de to-

diciones de pasajeros naturales de aquellas islas que emigran á las Américas del Sur y Antillas españolas, se dieron desde largo tiempo varias disposiciones, previniéndose en Real órden de 7 de agosto de 1827 se tomasen seguridades bajo responsabilidad de que las personas conducidas en buques estranjeros, llegarán si viven al sitio de su destino, las cuales deben ponerse en práctica en ciertos casos; y habiendo recurrido en queja el ministro plenipotenciario de Cerdeña contra estas disposiciones, fueron de nuevo aprobadas y confirmadas por Real órden de 8 de marzo de 1858 (13). Todo ello sin perjuicio de que

neladas que midan, segun está mandado en otra de 30 de abril de 1847 : y que en los casos urjentes de trasporte de tropas de un punto á otro, cuya distancia sea mayor de 50 millas, se permita el embarque de mayor número de individuos, en los mismos términos espresados en la regla 4.ª de la Real órden citada de 6 de mayo. De la de S. M. lo digo á V. E. para conocimiento de esa corporacion y circulacion en la Armada para los efectos de su cumplimiento. Dios, etc. Madrid 13 de julio de 1856.

(13) El Ministro plenipotenciario de Cerdeña, refiriéndose á comunicaciones ó informes del cónsul de su nacion en Tenerife, se quejó oficialmente á V. E. de que las autoridades de esta isla se habian opuesto al embarque y trasporte en el buque sardo *Bianca* de los viajeros escedentes del número de 20, que querian trasladarse á la América del Sur y Antillas españolas. Solicitó con tal motivo que cesase una restriccion gravosa en su concepto; y que se indemnizase al capitan y armadores de la embarcacion de los perjuicios que por virtud de ella se les habian inferido. Trasmitida la nota á este Ministerio con oficio de 21 de setiembre último, é instruido el oportuno espediente para ilustrar la cuestion de la manera mas cumplida, he dado cuenta de él á S. M. la Reina (q. D. g.) que ha tenido á bien examinarle detenidamente. Mas como nuestros católicos monarcas han cuidado en todos tiempos que el espíritu de especulacion mercantil, que la avidez del lucro individual no lastimase los intereses jenerales de sus súbditos, y mucho menos en los casos en que se aventura y peligra el porvenir de estos; como se han dictado, con tan saludable propósito sábias y prudentes disposiciones lejislativas, dirijidas á regularizar el trasporte de personas por mar á paises situados allende del Océano para que no puedan ser reputadas y conducidas como objeto esclusivo de criminal mercancía; y como no puede prescindirse, por último, de la adopcion de las medidas hijiénicas que reclaman los fueros de la humanidad : deseando S. M. en medio de todo conservar las buenas relaciones que felizmente existen entre la nacion española y el reino de Cerdeña así como con las demás potencias aliadas y amigas que ejercen el comercio marítimo con la Isla de Tenerife; y considerando que se halla vijente el acuerdo celebrado en 11 de enero de 1855 entre el gobierno civil y jefe de marina de Tenerife, para que en lo sucesivo solo se permitiese trasportar á las Antillas españolas y demás territorios de América en buques de nacion estraña veinte pasajeros, á fin de que conputado este número con el de las tripulaciones y no escediendo al de sesenta individuos, no pudiera calificarse de espedicion, y ser indispensable en tal concepto llenar los requisitos prevenidos en el Real decreto de 17 de agosto de 1827; considerando que el acuerdo antecedente está conforme con los principios de gobierno de la monarquía, y con las impor-

cumplimenten las órdenes arriba indicadas sobre embarque de pasajeros, segun sea la capacidad del buque, conforme á la Real órden de 20 de marzo de 1851 (14).

tantes prescripciones de la ley de Sanidad, sin que pudiese ser desconocido ni al cónsul de Cerdeña, ni al capitan y armadores del *Bianca*, como lo justifica el hecho de que siempre que se queria trasportar mayor número de pasajeros en buques de aquella nacion se solicitaba el permiso prévio de las autoridades locales, alegándose como fundamento para la obtencion de la gracia los compromisos contraidos con las familias que deseaban trasladarse al otro lado de los mares: considerando que la concesion escepcional de una merced determinada y concreta no puede constituir un derecho y un derecho que está en contradiccion con las leyes y ordenanzas del reino: considerando por último que la escesiva emigracion de los naturales de las islas Canarias ù otros paises podria refluir en perjuicio de su necesaria poblacion, de su riqueza agrícola, y adelantos industriales, se ha dignado S. M. resolver que en lo sucesivo todo buque nacional ó estranjero que hubiere de conducir á las Antillas españolas ú otros puertos de América mas de cuarenta pasajeros, se entiende que se apresta para una espedicion, y quede sujeto á llenar todos los requisitos prevenidos para tales casos: que hasta el número anteriormente prefijado, se permita el trasporte á dichos puntos á juicio del comandante de marina del puerto respectivo, y sin mas restriccion para las embarcaciones españolas, que las impuestas en el artículo 4, título 10 de la ordenanza de matrículas de 1802; y para las estranjeras, que la de presentar á los gobernadores civiles un certificado espedido por el cónsul ó vice cóonsul de la nacion á que pertenezcan, en el que se acredite se encuentran en el buen estado que el mismo artículo previene, para que en su vista pueda espedir los correspondientes pasaportes: que cese desde el dia toda clase de privilejios para el trasporte de mayor número de pasajeros: y que estas disposiciones tengan el carácter de provisionales sin perjuicio de lo que S. M. tenga á bien disponer en lo sucesivo en punto á permitir ó no la emigracion de sus súbditos á otros paises. De Real órden lo comunico á V. E. para su conocimiento y fines convenientes. Dios, etc. Madrid 8 de marzo de 1858.

(14) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) del oficio de V. E. número 5 de 3 de enero último, trasladando la comunicacion del Comandante jeneral de Marina del apostadero de la Habana, relativa al escesivo número de pasajeros que ha trasportado desde Canarias la fragata mercante nombrada *Las Palmos*, é informes producidos por el Capitan jeneral de Marina del departamento de Cádiz y mayor jeneral de la Armada, y S. M. de conformidad con la opinion de este último, con la cual está de acuerdo V. E, se ha servido resolver se prevenga al comandante militar de la provincia de Canarias en aquella fecha, D. Manuel Cayetano N., que la Real órden de 23 de enero de 1846, la de 7 de marzo de 1848, con otras determinadas por S. M., deben ser estrictamente observadas por las autoridades competentes, puesto que no estando en la facultad de ningun súbdito ventilar la mayor ó menor ventaja que pueda producir lo dispuesto, es de su mayor desagrado no se obedezca ciegamente lo que se mande tal como sea, si bien representándose lo que se estime oportuno en la intelijencia, que si así no lo hace en lo sucesivo se tomarán severas providencias. Dígolo á V. E. de Real órden para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid 20 de marzo de 1851.

4. En conformidad á las Reales órdenes de 10 de abril de 1803 y 23 de junio de 1804, los capitanes y patrones en país estranjero deben admitir y transportar en sus buques los españoles que les mande el cónsul.

5. Los pasajeros, al igual que cuantos naveguen en buques de guerra, están obligados á observar todas las reglas de policía y órdenes dadas por el comandante del mismo, conforme al art. 64, tit 4. trat. 4, Ord. de la Arm. (15).

PASAPORTE. Documento por escrito dado por la autoridad á una ó mas personas, facultándolas para trasladarse de un lugar á otro. Los matriculados para viajar por tierra no necesitan cédula de vecindad como la clase jeneral del estado, deben si sacar pasaportes espedidos por sus jefes respectivos, segun lo ordena el artículo 14, tít. 5, Ordenanzas de Matrícula (1), y los Reales decretos de 15 y 22 de enero de 1857 (2). No le necesitan sin embargo para viajar por mar, pero por el contrario deben sacarlo los terrestres si sus espediciones fueren para el estranjero ó para ultramar, segun se esplica en la voz *Rol*. Véase *Patente*.

PASAVANTE. Véase el núm. 4 en *Abanderamiento*.

PATENTE. Esta voz tiene diversas acepciones; aquí se usa en el de documento espedido por las autoridades de marina facultando á algun buque para la navegacion.

2. Ningun buque puede navegar sin ella, bajo pena de confiscacion del mismo y de su carga, y demás que establecen el art. 4, tit. 5. trat, 6, Ord. de la Real Arm. y art. 27, Ord. de Corso. y art. 1. tit. 10, y 24, tit. 14, Ord. de Mat. (1), ratificados por Real órden de 23 de agosto

(15) Art. 64. Los que van á bordo de los navíos de guerra, como pasajeros, deben observar todas las reglas de policía y órdenes dadas por el comandante. *Tít.* 4, *Trat.* 4, *Ord. de la Real Arm.*

(1) Véase en la nota 5, páj. 64.

(2) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la Real órden comunicada por el Ministerio del digno cargo de V. E. en 19 del actual, relativa á si los matriculados de mar están obligados á proveerse de algun documento para viajar, y si este se libra por las autoridades de marina. Enterada S. M. se ha dignado resolver manifieste á V. E. que organizados militarmente los tercios navales, y siendo por consiguiente militares todos los matriculados, necesitan estos para viajar obtener licencia y pasaporte de las autoridades de marina á quienes están subordinados. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos que son consiguientes. Madrid 22 de enero de 1857.

(1) Art. 4.° Las embarcaciones que se encontraren navegando sin patente

de 1855 (2), de cuyo deber no se hallan exentos los buques pertenecientes á las provincias Vascongadas, á pesar de la diversa lejislacion con que se gobiernan, espidiéndose, sí, con las modificaciones que resultan de los arts. 15 al 18, tit. 11, Ord de Mat. (3). Las autoridades de

lejítima de príncipe, república ó Estado, que tenga facultad de espedirlas, serán detenidas; así como las que pelearen con otra bandera, que la del príncipe, ó Estado de quien fuere su patente; y las que tuvieren patentes de diversos príncipes y Estados; declarándose de buena presa; y en caso de estar armadas en guerra, sus cabos y oficiales serán detenidos por piratas. *Tit. 5, Trat. 6, Ord. de la Real Armada.*

El art. 27 de la Ord. de Corso, véase en la nota 6, páj. 321.

Art. 1.° Todo capitan ó patron que hubiese de navegar á puertos de mis dominios, ó á los estranjeros en cualquiera parte del mundo fuera de los límites del departamento á que correspondiere su matrícula, deberá avisarlo al jefe militar de marina, ó al que ejerciere las funciones, solicitando el Real pasaporte ó patente de navegacion, la que no ofreciéndose cosa en contrario á lo prevenido en esta ordenanza, se facilitará por el comandante del partido por sí ó por medio de los ayudantes de sus distritos; no dispensándose requisito alguno de los mandados para eludirse de la responsabilidad que le caeria en caso de infraccion: sin la referida Real patente ó pasaporte la detendrán mis bajeles de guerra, conduciéndola al primer puerto, donde será confiscada con toda su carga, y en caso de llevar armamento de guerra, será su patron y los demás que se averiguase haber contribuido al ilícito armamento castigados como piratas. *Tit. 10, Ord. de Mat.*

Art. 24. En el caso de ser hallado en la mar un buque mercante español sin la patente ó pasaporte, ni los demás instrumentos que acrediten el destino de su viaje y la lejitimidad de su habilitacion, quedará embargado, y su capitan ó patron preso, interin se sustancie la causa, imponiéndosele en virtud de ella el castigo de que le haga merecedor su malicia, y la gravedad de las circunstancias segun los casos. *Tit. 14, Ord. de Mat.*

(2) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una solicitud de los patrones de buques de la provincia de Guipuzcoa que pasan á los puertos de Francia, que piden se les deje navegar en la misma forma y con los requisitos que se exijen á los de la provincia de Vizcaya, relevándoles del gasto consiguiente de la renovacion de la patente cada seis meses. Enterada S. M. y de conformidad con el dictámen asesorado de la Junta Consultiva de la Armada, despues de haber oido al Comandante jeneral del departamento del Ferrol y al de las provincias de San Sebastian, se ha servido resolver que á los patrones de barcos de la provincia de Guipuzcoa y á los demás que soliciten pasaporte y se hallen comprendidos en el caso que establece el artículo 1.°, título 10 de la ordenanza de matrículas que impone la obligacion de no navegar fuera de los límites del departamento á que correspondiese su matrícula, sin ser provisto de la Real patente de navegacion mercantil, se les espida este documento en la forma que en el mismo se designa. Lo que de Real órden comunico á V. E. para su intelijencia. Madrid 3 de agosto de 1855.

(3) Art. 15. A las embarcaciones habilitadas en puertos de estas provincias comprende la obligacion jeneral de llevar mi Real patente ó pasaporte de navegacion;

marina no deben ser omisas en este punto, cuya observancia se les recordó en términos algo duros por la Real órden de 11 de febrero de 1811 (1), y habiendo poco despues seguídose graves perjuicios á cierto

pues de lo contrario mis bajeles de guerra ó corsarios que las visitasen en la mar, las detendrán y conducirán á puerto, quedando sus capitanes ó patrones sujetos á las penas de ordenanza, y espuestos á las consecuencias de ser reconocidos por buques de guerra estranjeros, que por falta de aquel preciso documento no respeten la bandera nacional.

Art. 16. Para obtener los capitanes ó patrones la patente de navegacion habrán de justificar ante la diputacion ó consulado de su provincia, segun corresponde ó esté en práctica, las circunstancias prevenidas en el artículo 1.°, título 10; y estando todas corrientes, se exijirá la escritura de fianza en la forma prescrita; y cumplidos los requisitos indispensables, pedirá la diputacion ó el consulado al comandante de marina mi Real patente, incluyéndole copia del rol de equipaje, y asegurándole de hallarse desempeñadas las formalidades de ordenanza; en cuya virtud franqueará dicho documento en la forma regular para su lejítimo uso.

Art. 17. Si por notoriedad supiese el comandante de marina ó le constase en otra forma alguna nulidad ó defecto esencial en el desempeño de las formalidades requeridas, en que tal vez se hubiese sorprendido la buena fé de la diputacion ó consulado, deberá espresárselo así de oficio con las pruebas ó fundamentos que hubiere; y si no obstante insistiesen estos cuerpos, tomando sobre sí la responsabilidad de cualquier abuso ó perjuicios que pudiera resultar, facilitará la patente quedando así libre de todo cargo, y con la obligacion de participar lo ocurrido á la via reservada de marina, y al Capitan jeneral del departamento por medio del comandante principal.

Art. 18. Terminado el plazo de una patente deberá la diputacion ó consulado recojerla y restituirla al comandante exijiendo su recibo, por cuyo medio deberá cancelarse aquella en la forma ordinaria bajo la responsabilidad del mismo jefe en la cuenta que deberá dar de todas las que reciba, como está mandado; presentando para resguardo de las que le falten los oficios de la diputacion ó consulado que hayan motivado la entrega de las patentes que de ellos consten : cuidando de nunca facilitarlas para buques que no se hallaren fondeados en sus puertos, segun se ha establecido en las demás provincias del reino: y en caso de pérdida ó estravío de una patente corresponderá á la diputacion ó consulado hacer la informacion que permita el caso; y averiguada la verdad del hecho pedirá al comandante nueva patente, acompañándole testimonio de aquella dilijencia : en vista de lo cual no dificultará en darla por duplicada, y avisará al comandante principal del departamento del Ferrol. *Tít.* 10, *Ord. de Mat.*

(1) Enterada la Rejencia provisional del reino de la comunicacion del Sr. Ministro de Estado en la que incluye la del cónsul de S. M. en Gibraltar fechada el 17 del último enero participando haber observado por los roles de los buques costaneros que se presentan en aquel consulado que algunos de sus patrones no ván provistas de los reales pasaportes de navegacion y demás documentos prevenidos en las ordenanzas de matrículas y las demás faltas que espresa, ha resuelto que remita á V. E. como lo verificó, copias de las citadas comunicaciones para que esa Junta haga inmediatamente las mas estrechas prevenciones á los comandantes de los tercios navales y á los de sus provincias á fin de que se cumpla exactamente lo

buque que llegó á Marsella sin patente, en Real órden de 5 de octubre de 1842 (5) se mandó fuera separada de su destino la autoridad de marina que no cumpla lo preceptuado con respeto á patentes.

dispuesto acerca del despacho y habilitacion de buques, en el concepto que la menor falta en este punto, será desde luego castigada y que al dar la Junta cumplimiento á esta disposicion con toda la brevedad posible pase á este Ministerio copiá de la órden que circule para que por el mismo, se traslade al Ministerio de Estado y al referido cónsul de Gibraltar. De órden de la Rejencia lo digo á V. E. á los efectos prevenidos. Y en vista de estos antecedentes la Junta acordó en sesion de 15 del corriente que respeto á ser poco decoroso al cuerpo de la armada las repetidas faltas de algunos oficiales destinados en matrículas, que con perjuicio del servicio y menoscabo de la hacienda distraen al mismo tiempo las graves atenciones del Gobierno, se prevenga á los comandantes de los tercios, los de las provincias y ayudantes de distrito que esta Junta no disimulará la menor falta ú omision de cuanto previenen las ordenanzas y posteriores Reales órdenes sobre el modo y forma de despachar las embarcaciones, y en particular las de cabotaje, proveyéndolas de todos los documentos de navegacion sin permitir esceso notable en sus tripulaciones y celando cuanto sea posible el comportamiento de los patrones cuando hagan viajes á puntos estranjeros, corrijiendo las faltas de estos por cuantos medios facilita la ordenanza; así como la corporacion correjirá del modo mas severo al oficial que dé lugar á reproducir quejas de esta naturaleza, pues así lo exije el mejor servicio nacional y decoro del cuerpo de la armada. Todo lo que por órden de la rejencia, la Junta pone en conocimiento de VV. para su circulacion y exacto cumplimiento, incluyendo la diputacion copia de la comunicacion que dirijió al Escmo. Sr. Ministro de Estado al de Marina sobre el particular. Madrid 11 de febrero de 1841.

(5) El Mayor de Estado con fecha de 24 de setiembre último, me dice lo siguiente:--Escmo. Sr.: El cónsul de España en Marsella con fecha 16 de julio último dice á este Ministerio, lo que sigue:—« Ha llegado á este puerto procedente de Mallorca el capitan J. G. Cepada que lo es del bergantin español *Arutides*, cargado de azúcar y café y sin patente real de navegacion por habérsele olvidado en Palma segun dice el referido capitan. Habiéndose encontrado á bordo del dicho bergantin, cuatro cajones de cigarros escondidos, se formó espediente, del que ha resultado estar el capitan Cepeda sujeto á pagar una multa de 120 pesos fuertes y además á la pérdida del jénero por no poder justificar la nacionalidad del buque por falta de la referida patente real, ni gozar de consiguiente del privilejio de bandera que como español le exime la dicha multa. He podido obtener de estas autoridades de hacienda que mediante fianza, se suspendan los procedimientos hasta que el referido capitan presente su real patente en un plazo determinado. Con este motivo ruego á V. E. se sirva tomar en consideracion cuanto he tenido la honra de manifestarle en mi oficio número 10 á fin de que por el Ministerio de Marina se espidan órdenes terminantes para que ningun barco salga para el estranjero sin todos los correspondientes despachos de navegacion.»—De órden de S. A. el Rejente del reino, comunicada por el Sr. Ministro de Estado, lo traslálo á V. E. para su intelijencia y efectos espresados. Y de otra órden de S. A. lo traslado á V. E. para que esa Junta lo circule á los comandantes jenerales de los departamentos previniéndoles que se observe en el despacho de buques lo preceptuado en la ordenanza de matrículas, en

3. Se esceptúan de la obligacion de llevar patente, los barcos costaneros que no salgan de los límites del departamento, bastando á estos para navegar una licencia del comandante, al pié de la cual los comandantes ó ayudantes del punto á que arriben, pondrán nota del rol de la marinería que componga la tripulacion, y sucesivamente estamparán las novedades ó alteraciones que fuesen ocurriendo, á tenor de los artículos 18 y 19, tít. 10, Ord. de Mat. (6), confirmado por Real órden de 11 de octubre de 1843 (7), en la que se espresan las licencias que deben llevar

el concepto de que el comandante militar de marina de provincia ó ayudante de distrito que olvide en este punto sus deberes será separado de su destino: al mismo tiempo S. A. quiere que recuerde á la Junta como de su órden lo verifico el informe que relativo á este mismo asunto se le pidió en 20 de abril pasado. Dios, etc. Madrid 5 de octubre de 1842.

(6) Art. 18. Los barcos del tráfico costanero que no hagan viajes de travesía ni salgan de los límites de su departamento, no necesitarán de real pasaporte de navegacion, bastando que el comandante militar de marina del partido, les dé una licencia espresa concebida en estos términos:—D. N. de N., capitan de N. (ó brigadier) de la real armada, y comandante militar de la provincia de marina de N. Concedo licencia al patron N., de la matrícula N., perteneciente á esta provincia de marina de mi mando (ó de este puerto, siendo el de su capital), á fin de que con el laud (jábega, tartana, etc.) que gobierna, y consta de los (tantos) hombres que á la vuelta se espresan, pueda traficar libremente por todas las costas y puertos de este departamento desde (tal á tal, segun los límites que la ordenanza señala á cada departamento): por tanto ordeno á los oficiales subalternos y demás dependientes de mi jurisdiccion, y á los demás recomiendo y pido que no le molesten ni estorben sin justa causa su libre ejercicio; sino que antes bien le protejan y amparen, estando como está habilitado para ello con la presente licencia, que deberá valer por todo el año presente (fecha y firma entera).—Estas licencias de los comandantes militares, segun lo espresado en el anterior modelo, se renovarán anualmente, se imprimirán por cuenta de mi real hacienda en la capital del departamento, ó en la de cada provincia, y se entregará graciosamente sin la menor exaccion.

Art. 19. A la vuelta de la licencia en la misma hoja se pondrá por nota firmada de los comandantes ó de los ayudantes de los distritos la lista ó rol de la marinería que componga la tripulacion del barco; y á continuacion se apuntarán las novedades ó alteraciones que fueren ocurriendo durante al año. *Tít. 10, Ord. de Mat.*

(7) He dado cuenta al gobierno provisional de la nacion de los espedientes instruidos con motivo de las comunicaciones dirijidas por ese Ministerio al de mi cargo en 28 de noviembre, 6 de abril de 1841; 27 y 30 de setiembre de 1842; 24 y 25 de abril, 18 y 31 de mayo de 1843, que tratan de los buques españoles que arriban á los puertos de Francia sin pasaporte Real de navegacion, de lo dispuesto en el particular por el gobierno de aquella nacion; del modo con que se emplean nuestras embarcaciones pescadoras y otras de poco porte en el contrabando; de las medidas que se indican para precaverlo; de la aclaracion que se pide con respeto al número de toneladas que deban medir para ser habilitadas con dicho documento; de la autorizacion que puedan dar nuestros cónsules á los patrones pescadores

40

los barcos pescadores, segun se dediquen á esta industria en las costas de España ó del estranjero,

domiciliados en las costas de sus respectivos consulados para ejercitarse en su profesion y demás que espresan. Y el Gobierno enterado de todo como tambien de que por las Reales órdenes de 5 de diciembre de 1828, 10 de noviembre de 1829, 6 de julio de 1830 y por la de 13 de setiembre de 1841, comunicadas á ese Ministerio, están prevenidos los documentos con los que nuestros buques deben habilitarse para navegar y dirijirse á puertos estranjeros; de que por la de 5 de octubre de 1842 se mandó observar en su despacho lo prescrito en la ordenanza de matrículas, bajo la mas estrecha responsabilidad de los comandantes militares de marina de las provincias y de los ayudantes de los distritos, y por otra de 9 de marzo de este año se ordenó lo conveniente para la espedicion de los roles de las embarcaciones que emprendan viaje para puertos estranjeros, que tambien se comunicó á ese Ministerio; de que por los artículos 14 y 15 del título 5.° de dicha ordenanza se dispone como pueden los matriculados de mar trasladarse del pueblo de su domicilio á otro, y las circunstancias que se les exijen al efecto; de que por el 10 del título 2.° se establece la papeleta de matrícula que deben llevar consigo para acreditar su calidad de matriculado de mar el que lo fuere; y por el artículo 1.° del título 1.° de la Constitucion de la monarquía española, que la calidad de español se pierde por adquirir naturaleza en pais estranjero; presentes todos estos antecedentes y lo informado por la estinguida Junta del Almirantazgo, y queriendo el Gobierno que de una vez se terminen todos los espedientes de esta clase con una resolucion que abrace todos los estremos en ellos comprendidos, se ha servido resolver que se observen las disposiciones siguientes :— 1.ª Todos los buques mercantes españoles de primera, segunda y quinta lista que son los de alta mar y cabotaje, cualquiera que sea su porte, no pueden navegar fuera de los límites del departamento á que pertenecen, sin estar habilitados del Real pasaporte de navegacion y demás documentos á tenor de lo dispuesto en las precitadas órdenes, con arreglo al artículo 1.°, título 10 de la ordenanza de matrículas, que es la ley vijente.—2.ª A los de tercera lista, ó sean de pesca, no se les autorizará para ejercitarse en la navegacion de cabotaje, y menos para dirijirse á puertos estranjeros sino por casos muy particulares que deben graduar por sí los comandantes militares de marina de las respectivas provincias, y en estos casos escepcionales habilitarlos como si fueran de primera ó segunda lista y con el correspondiente Real pasaporte de navegacion si tuvieren que navegar fuera de los límites del departamento, fijándose en los pasaportes Reales el plazo que se considere preciso, con presencia del caso particular que motive la espedicion y consiguiente habilitacion para verificarla, bajo la inmediata responsabilidad del comandante que la autorice.—3.ª Los patrones de todos los buques pescadores han de llevar una licencia para ejercitarse en la pesca, en la que se esprese el número de marineros que los tripulen y sus medias filiaciones, anotándose en la misma que no podrán emplearse en el tráfico de cabotaje ni en otro ejercicio mas que el de la pesca sin obtener nueva licencia, debiendo refrendar aquella semanalmente.— 4.ª A los patrones de los barcos de dicha tercera lista que soliciten permiso para pescar en reinos estranjeros, se les fijará el plazo prudencial que consideren suficiente los comandantes de marina de las provincias, cuyo plazo nunca deberá esceder de seis meses para las costas de Francia ó Italia, habilitándoles de pasaporte Real de navegacion para solo dicho

4. Las patentes se espedian para los mares á que se proponia nave-

tiempo espresando en el rol esta circunstancia, y cuidando de que tanto el patron como todos los individuos de la tripulacion lleven las papeletas de matrícula prevenidas en el artículo 10, título 11 de la ordenanza, circunstancia que tambien se anotará en el rol, que no podrá contener mas plazas que las absolutamente necesarias para la pesca á que vaya la embarcacion destinada.—5.ª La disposicion anterior será estensiva en la parte correspondiente, á todos los barcos de segunda lista que no arqueen á lo menos veinte toneladas.—6.ª Se cumplirán exactísimamente los artículos 1.º y 23 del título 10 de la misma ordenanza, de los que deberán llevar copia todos los comandantes de los buques de guerra y guardacostas.—7.ª Los ajentes de S. M. en el estranjero obrarán á tenor de dichos artículos, con sujecion siempre á los tratados que rijan con las potencias en donde residan y la España.—8.ª En el caso de que los ajentes de S. M. en el estranjero no puedan llevar á efecto lo dispuesto en los precitados artículos, procurarán adquirir un exacto conocimiento del buque que aportare en las costas de su respectiva demarcacion sin pasaporte Real y rol de navegacion, del nombre de su capitan ó patron, del de los individuos de su tripulacion, y de todas las demás circunstancias que puedan hacer conocer exactamente el verdadero infractor de la ley, participando el acaecimiento con la mayor suma posible de datos y sin demora al comandante jeneral del departamento á que pertenezca el buque, y al comandante militar de marina de la provincia en que hubiere sido despachado ó de la que proceda, para que lleven á efecto los artículos mencionados: procurando detallar circunstanciadamente estas comunicaciones á fin de que produzcan el mas completo resultado; absteniéndose los mismos ajentes de facilitar el despacho de dichos buques, de dispensarles proteccion alguna en caso de arribada, y de asistir á los capitanes ó patrones que se hallen en el indicado á no mediar una causa esceptional.—9.ª Los mismos ajentes exijirán á los comandantes y patrones de los buques las papeletas de matrícula de sus respectivas tripulaciones, por las que podrán revistarla, y si encontraren marineros con nombramiento supuesto ó cuyas filiaciones no convinieren con los individuos á quienes se suponga pertenecer, obligarán á los capitanes ó patrones que bajo su responsabilidad, si no hubiere proporcion de remitirlos con otros buques, los presenten á los comandantes de la provincia en la que hubiere sido espedido ó refrendado el rol, con aumento de los individuos que se hallen en el espresado caso, dirijiendo á los mismos jefes por el correo ó por otro seguro conducto las papeletas que aquellos llevaren, recojiéndolas al efecto con la relacion del hecho, y al comandante jeneral del departamento á que la provincia pertenezca un duplicado de la comunicacion indicada.—10.ª Todo matriculado de marina que se encuentre navegando sin la correspondiente autorizacion, ó que sin la debida licencia se halle domiciliado en cualquier reino estranjero, será tratado como desertor, conforme á lo ordenado en los artículos 14 y 15 del título 5.º de la ordenanza de matrículas; y en tal concepto procederán los agentes de S. M. en el estranjero, con arreglo á los tratados que rijen acerca de la entrega de desertores.—11.ª A todo capitan ó patron á quien se sentencie por haberse ejercitado en el contrabando, se le hará efectiva la fianza que al dársele el pasaporte Real de navegacion se le exije, y por la que se obliga á no ocuparse en tan ilícito tráfico, segun lo mandado en el artículo 2.º, título 10 de la citada ordenanza; á cuyo efecto se comunicará esta disposicion al Ministerio de

gar la embarcacion; pero por Reales órdenes de 22 de mayo de 1834 (8)

Hacienda, á fin de que por el mismo se prevenga lo oportuno para que los juzgados, tribunales de rentas y demas á quienes corresponda pasen una copia de la sentencia que recaiga en toda causa de contrabando cometido en los buques mercantes españoles, al comandante militar de Marina que hubiere librado el pasaporte Real de navegacion ó que hubiere habilitado el buque, para el cumplimiento de lo que queda prevenido, y tambien por si en el caso de no llevar aquel documento se hallare en el designado en los citados artículos 1.° y 23 del título 10 de dicha ordenanza.—12.ª Se dará á estas disposiciones toda publicidad, y se estampará en los roles de navegacion la parte correspondiente de las mismas, y la muy esencial de que los capitanes y patrones de los buques mercantes españoles están obligados á obedecer á los ajentes de S. M. en el estranjero en cuanto queda dispuesto en esta órden, como á los comandantes de marina, en el concepto de que su inobediencia á aquellos se considerará como si fuera á estos. 13.ª y última. Los mismos ajentes de S. M. deberán manifestar si estas disposiciones son suficientes para el objeto que motivaron los espedientes que las producen. De órden del Gobierno provisional lo comunico á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes, y como resultado de sus citadas comunicaciones, incluyéndole copia de los artículos de la ordenanza de matrículas de que se hace mérito, por si tiene á bien disponer su circulacion á los ajentes de S. M. en el estranjero, respeto á que agotada la última edicion de dicha ordenanza no es posible remitir ejemplares de ella. Dios, etc. Madrid 11 de octubre de 1843.—Frias.—Escmo. Sr. Ministro de Estado.

(8) Enterada S. M. la Reina (Q. D. G.) del oficio de V. E. en el que traslada lo que dice el cónsul jeneral de España en Hamburgo, relativo á que tanto á él como á los demás cónsules en el estranjero se les autorice para poner notas en las reales patentes de navegacion con el fin de que puedan navegar á todos aquellos puntos en que encuentren fletes, en razon á que la esperiencia le ha hecho conocer el perjuicio que sufren los capitanes de los buques españoles con llevarlas solo para los mares de Europa, renunciando á los fletes que para la Habana y Puerto-Rico se les presenten; se ha dignado S. M. resolver, de conformidad con el parecer de la Junta superior de gobierno de la Armada, que se provea á los capitanes de buques mercantes de las reales patentes de navegacion para todos los mares siempre que las pidan á su salida del puerto de España, fijándoles el plazo para las de América y Asia de tres años, en el concepto de concurrir en dichos capitanes las circunstancias que prescribe el título 10 de la ordenanza de matrículas; y á fin de evitar cualquier abuso, préstamo ó concesion que pudiera hacerse de la patente, deberá todo capitan entregarla al jefe de marina á donde se presente, y si fuera en puerto estranjero al cónsul español en él, de quien la volverá á recojer á su salida, y sin que por esto sufran gravámen pecuniario, de cuyo modo se concilia el que nuestros buques naveguen á su libertad sin necesidad de que los cónsules sean autorizados como propuso el de Hamburgo, y sí únicamente podrán anotar en las citadas reales patentes lo que ya les está acordado en el artículo 13 de la nominada ordenanza, lográndose al propio tiempo, con esta medida de ampliacion, el que puedan resarcir en parte los muchos gastos con que se halla cargada la navegacion. Madrid 22 de mayo de 1834.

y 14 de diciembre de 1835 (9), se mandó que las Reales patentes sirviesen en adelante para todos los mares y puntos del globo, y que su uso durase tres años, con lo cual se dieron facilidades á la navegacion, y vino á quedar sin efecto el art. 23, tit 14, Ord de Mat. (10), en cuanto señalaba penas á los que navegaban por mares por los que no estaban autorizados por la Real patente.

5. Solo debe entregarse estando el buque en algun puerto de la respectiva comandancia, y despues de reconocida la aptitud del mismo para la navegacion, acerca de lo cual véase la voz *Pasajeros*. Deben llenarse los blancos de la patente con claridad, y no librarse sin que antes se preste fianza de su buen uso, debiendo, asi en los derechos de su espendicion, como en los de la fianza, estarse á los tipos que establece la Real órded de 14 de diciembre de 1835 arriba citada; en la intelijencia que si antes de terminarse el tiempo por el que se halle concedida mudare el capitan, se endosa ó cambia á favor del que le sigue, conforme lo previenen los árts. 2 al 5, tit. 10, Ord. de Mat. (11).

(9) Convencida de las razones que me habeis espuesto sobre la conveniencia de remover los obstáculos que entorpecen el movimiento de la navegacion mercantil, base de la marina militar, he tenido á bien decretar, á nombre de mi augusta hija la Reina D.ª Isabel II, despues de haber oido al Consejo de Ministros, lo siguiente:

Art. 1.° Mis reales patentes de navegacion servirán en adelante para todos los mares y puntos del globo.

Art. 2.° Los derechos que al espedirlas se exijan de 120 rs. para América, y de 80 para Europa, quedarán reducidos á 10 rs. de vn.

Art. 3.° El máximo que se ha de exijir en las escribanías de marina por cada copia de la escritura en que se afianza el buen uso de las patentes será de 30 rs.; igual cantidad por cada copia de la escritura de pertenencia y patronía, y 40 por la de fletamento.

Art. 4.° A los capitanes ó patrones que por el artículo 20, título 10 de la ordenanza de matrículas deben llevar contraseña, se les cobrará solamente el derecho de 10 rs. vn., en lugar de los 40 y 20 que respectivamente pagaban por los buques de vela cuadra y latina. Tendréislo entendido, y dispondreis lo necesario para su cumplimiento.—Sellado de la Real mano.—En el Pardo á 14 de diciembre de 1835.—D. Juan Alvarez y Mendizabal.

(10) Art. 23. El capitan ó patron que tocare en los puertos del continente ó islas de América sin estar autorizado por sus despachos y patente para dirijirse á aquellos mares, será arrestado á su vuelta, formándosele causa por el comandante militar de la provincia á que arribase la embarcacion, para averiguar formalmente el hecho; y comprobado, se le impondrá perpétua privacion de su patronía, sin que en adelante pueda obtener mando de buque, y se le condenará á tres campañas, exijiéndole además la multa de seis mil escudos, la que si no pudiere satisfacer por sí, se exijirá en todo ó en parte de su fiador, como responsable de su conducta y del buen uso de mi real patente. *Tit.* 14, *Ord. de Mat.*

(11) Art. 2.° Tambien presentará el capitan ó patron, con su instancia en solicitud de la real patente, escritura de obligacion hecha por él, siendo sujeto abo-

6. Las patentes debian estenderse en papel del sello de ilustres; así lo disponia el antiguo decreto sobre papel sellado de 12 de mayo de 1824, que por no cumplirse se recordó en Real órden de 7 de marzo de 1848, disponiendo que los capitanes que tuviesen que hacer la nave-

nado, ó por el dueño de la nave, ó por otra persona de aquella calidad, fianza igual á la mitad del valor del buque por tasacion que al efecto deberá hacerse, para que conste terminantemente en la misma escritura; asegurando que dicho capitan, ó el que por su falta usare de la real patente, no abusará de ella en ninguna forma; esto es, que no pasará á mares prohibidos ó para los cuales no esté habilitado por dicho documento; que no ejercerá el contrabando; que no prestará ni hará cesion lejítima de dicho documento, ni recibirá otro semejante de ninguna nacion estranjera; que obedecerá puntualmente los preceptos de esta ordenanza, y cualesquiera otras órdenes ó prevenciones particulares que se le hicieren en su lista de viaje ó rol; y finalmente, que cumplido el plazo señalado en el mismo real pasaporte, lo restituirá orijinal al comandante militar de la provincia por quien se le hubiere entregado, ó bien justificará haberlo perdido en naufrajio, apresamiento, ó por otro accidente irremediable, de que se dará cuenta por el comandante principal al Capitan jeneral para las providencias convenientes; y sin órden espresa de este jefe no se dará nueva patente á quien la hubiere perdido: además recojerá el comandante del capitan ó patron á quien facilite la real patente un recibo espresivo, en que manifierte su obligacion igual á la que debe espresarse en la escritura; entendiéndose que no debiéndose dar plazo determinado para los viajes á Indias, tendrá igual obligacion á sus tornaviajes de entregarla: sobre que se tendrá el mayor cuidado, estrechando en caso de omision á los capitanes, dueños ó fiadores hasta exijirles el valor de la fianza.

Art. 3.° Al espedirse por cualquier comandante de provincia una real patente deberá llenar con claridad los blancos que contiene segun corresponda, y tambien los de la nota puesta en el endoso de dicho instrumento, con la circunstancia de estar *estendido á favor del capitan* (ó patron) N., bajo cuya nota pondrá el comandante de la provincia la fecha y firma entera: cuidando de no escasear el término que prescriben los viajes de Europa, señalándole con prevision á las notables incidencias del mar, segun los parajes, para no perjudicar el tráfico.

Art. 4.° Nunca se espedirá real patente de navegacion para buque alguno que no se hallase en los puertos de la respectiva provincia del comandante á quien corresponda facilitarlo, aunque se haga la justificacion de propiedad, y otorgue las fianzas requeridas; como ni á los que no estuviesen habilitados y equipados en debida forma por lo tocante á casco, aparejo y víveres, todo correspondiente al viaje que deban emprender: advirtiendo el jefe militar al capitan ó patron las faltas que en esto encontrare, y su esposicion por ellas; y siendo tan notables que se crea presumible la pérdida de la embarcacion, la detendrá hasta que las haya remediado suficientemente. En todo lo cual han de proceder los jefes militares segun sus conocimientos, y con absoluta imparcialidad y desintereses, sin ocasionar perjuicio ni atraso al comercio lejítimo de mis vasallos; sobre cuyo punto serán rigorosamente residenciados.

Art. 5.° En ocasion de que se mude al capitan ó patron de una nave, el comandante de la provincia en cuyo puerto se halle, habilitará al que le reemplace mediante una nota que se añadirá á continuacion de la primera, diciendo: *queda*

gacion de altura ó de golfo, presentasen un pliego de sello de ilustre del año en que pidan la patente, el cual se asparia y uniria á la misma. El Real decreto actual sobre papel sellado de 8 de agosto de 1851, exije tambien se estiendan en papel de ilustres los pasaportes y Reales patentes de navegacion para cualesquiera puntos fuera de la Península ó Islas adyacentes, escepto los que se espidan para el comercio de cabotaje; y para que en las provincias Vascongadas no se libren de este impuesto, á pesar de que en ellas no existe el del papel sellado, en Real órden de 31 de diciembre del propio año (12) se dictaron las disposiciones al efecto.

7. Por los arts. 11, 12 y 13, tít. 10, Ord. de Mat. (13) se facultaba á las autoridades de marina y á los cónsules para prorogar el término

habilitado N. para capitan (ó patron) *de tal buque* (espresando su nombre y clase) *en reemplazo de N. que se ha desembarcado por enfermo, ó que ha fallecido*, etc.: fecha y firma entera. El nuevo capitan ó patron se hará cargo del real pasaporte de navegacion para su buque, dando al comandante militar por quien se le espida ó entregue adicionado en la forma dicha el recibo mandado con arreglo al artículo 2.° *Tít.* 10, *Ord. de Mat.*

(12) Escmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina de la consulta de V. E. de 1.° del actual acerca del modo de cumplir en los puertos de las provincias vascongadas lo prescrito en el Real decreto de 8 de agosto último, acerca de los pasaportes de navegacion, por carecerse en las mismas del papel sellado correspondiente; y enterada S. M., y de conformidad con lo propuesto por la Direccion jeneral de Rentas estancadas, se ha servido mandar signifique á V. E. la necesidad de que por ese Ministerio se surta de papel de ilustres á las comandancias de marina de dichas provincias para unirle á los pasaportes que espidan, ó que remita V. E. á la Direccion de estancadas, los ejemplares de estos que conceptúe necesarios para el consumo de un año, para estampar en ellos el sello, satisfaciendo préviamente su importe á la Hacienda, pero pudiendo canjear los que resulten de un año para otro.—De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 31 de diciembre de 1851.—Bravo Murillo.—Sr. Ministro de Marina.

(13) Art. 11. Siendo muy factible que el plazo de un pasaporte real de navegacion estuviere para cumplirse hallándose el bajel en puertos de distinta provincia que la de su pertenencia, el capitan ó patron lo hará presente al comandante militar de marina del territorio, incluyendo dicho instrumento para su próroga ó renovacion en instancia por escrito; y no escediendo de tres meses el término que necesitase el capitan ó patron, se le revalidará por el comandante de la provincia mediante una nota á continuacion de la primera en estos términos: «prorógase el plazo de este real pasaporte por otros tres meses mas, contados desde esta fecha, para que el capitan (*ó patron*) N. continúe su viaje hasta restituirse al puerto de N. de su destino *(fecha y firma entera)*.

Art. 12. En caso de que por arribadas y demoras indispensables, ú otra causa imprevista fuera preciso nuevo plazo que esceda de tres meses, lo hará constar el capitan ó patron al comandante de marina de la provincia, quien despues de satisfecho de las razones que se le espusieren, lo habilitará dándole un nuevo pasa-

de la patente por tres meses, si al espirar aquel el buque se hallase en puerto de distinta provincia de la suya, y pasados los tres meses se les espedia otra hallándose el buque en puerto nacional; pero la Real órden de 10 de febrero de 1850 (14), mirando mas los intereses que saca la

porte mediante las formalidades prescritas por el tiempo que juzgare competente, poniendo en el pasaporte anterior la siguiente nota: «cancelado y renovado en este dia, desde el cual no será válido, por haberse entregado otro igual, debiendo devolver ambos al comandante de la provincia de N. á que pertenece el buque *(fecha y firma entera)*. Esta segunda patente, despues de concluido su uso, y recojida por el jefe del partido, á que la nave corresponde, deberá pasar por dicho comandante al que la espidió, como responsable cada uno de los pasaportes reales de que esté hecho cargo y haya espedido: á lo que contribuirá el cuidado de los comandantes militares de un mismo departamento en pasarse directa y recíprocamente todas las novedades ocurridas sobre pasaportes, prórogas ó sustituidos; y si fueren de distintos departamentos, se comunicarán estos avisos por medio de los comandantes principales respectivos.

Art. 13. Si la necesidad de prorrogar un pasaporte sucediere en puertos estranjeros, los cónsules de S. M. en ellos tendrán facultad de aumentar el plazo señalado por otros tres meses, poniendo á continuacion de la primera nota del comandante militar de la provincia, otra en estos términos: «D. N. cónsul *(ó vizcónsul)* de S. M. C. en el puerto de N., convencido de la verdad de lo que me ha espuesto N. capitan *(ó patron)* de *(tal buque)* nombrado N., y de la necesidad en que se halla de que se le aumente el término del Real pasaporte de navegacion con que está habilitado, he creido conveniente prorogársela, como lo hago, por otros tres meses contados desde la fecha en que aquel finalice: en fe de lo cual firmo esta en *(fecha y firma entera)*.» Cuando un capitan ó patron pretendiese nuevo real pasaporte por pérdida del anterior, despues de cumplir exactamente el comandante de marina lo prescrito en los artículos 11 y 12, pondrá á continuacion de la nota del respaldo la causa por que se espide, y la circunstancia de haber mediado la informacion conveniente. *Tít.* 10, *Ord. de Mat.*

(14) Escmo. Sr.: Teniendo la Reina Nuestra Señora en consideracion que sin embargo de estar mandado por su Real decreto de 14 de diciembre de 1835 que las reales, patentes de navegacion mercantil que anteriormente se distinguian, unas para mares de Europa y otras para los de América y Asia, quedasen reducidas á una sola clase que pudiera servir para todos los mares, por cuya razon las que existian en aquellas denominaciones debieron cancelarse; pero que por no haberse verificado entonces existen en los departamentos de aquellas sin poder tener uso; que igualmente hay en los mismos otras patentes para corso, siendo así que no estando la España en guerra con ninguna potencia, no está permitido el armamento de ningun buque corsario á quien únicamente pudieran servir; y últimamente, notando que la falta de las notas prescritas por la ordenanza de matrículas en las patentes que por cumplidas se cancelan, hacen que las cuentas que anualmente producen los jefes de los departamentos aparezcan con algunas complicaciones y dudas; y deseosa S. M. (Q. D. G.) de evitarlas, y que las citadas cuentas se formen con toda claridad, se ha servido dictar para lo sucesivo las medidas siguientes: — 1.ª Que se recojan todas las patentes que existan en los departamentos sin poder tener uso, como son las espresamente marcadas para mares de Europa,

Hacienda de las patentes, que el título para navegar y medida de buen órden, que fué lo que motivó su exaccion, dispuso que cada tres años se renovase la patente, y que si el buque acaba el término de la que tiene en lugar que no pueda renovarla, se le ponga por el cónsul ó autoridad competente una nota indefinida de prórroga, para que al llegar á puerto donde pueda renovársele, se le espida otra con la fecha

América, guarda-costas, corso y mercancías, remitiéndolas á este Ministerio para cancelarse, quedando solo las que sirven para todos los mares, segun previene el Real decreto de 14 de diciembre de 1835.— 2.ª Que respeto á que una sola patente sirve para toda navegacion, solo podrán usarse el tiempo señalado para las de América por la Real órden de 22 de mayo de 1834; y que si al cumplirse no se encuentra el buque en puerto en que pueda hacerse de otra, se ponga en la que tenga existente el mismo una nota por el comandante de marina del en que se despache si es en América, ó por el cónsul español si es en uno estranjero, que acredite la circunstancia de quedar habilitada dicha patente, aunque ha cumplido, por no poder facilitársele una nueva, conforme previene el artículo 11, título 10 de la ordenanza de matrículas, aunque sin fijarse el tiempo que en dicho artículo se designa, quedando obligado el capitan del buque al llegar á puerto de la Península á renovarla, espidiéndosele por quien corresponda la nueva con la fecha en que cumplió la que cancela.— 3.ª Que si el buque se hallase al cumplir el tiempo designado en su real patente en la comprension de un departamento que no sea al que pertenezca su matrícula, ó bien llegase á él procedente de puerto estranjero ó de América despues de haber cumplido aquella, y por consiguiente con la nota que se expresa en la medida 2.ª, se le espida nueva patente con la fecha que tambien queda prevenida en la misma medida, y si hubiese transcurrido tanto tiempo como para haber cumplido otra ú otras, se le exija al capitan el derecho competente, de suerte que por este medio se asegure que cada tres años, ni mas ni menos, se abone el mencionado derecho por todo buque: si la llegada arriba dicha fuere al punto de su matrícula, se le espedirá la nueva patente; y si la que cancela correspondiese á otro punto, la remitirá el comandante de marina al que la espidió.—4.ª El comandante militar de marina, que en virtud de lo prevenido en la medida anterior espida nueva real patente, tendrá la obligacion de recojer la cumplida que hasta entonces estuviere sirviendo al buque; y poniendo en ella una nota espresiva de habérsele espedido otra, la remitirá al comandante de marina que la facilitó, el que pondrá la suya de cancelacion, segun está prevenido en la ordenanza ya citada de matrículas, la cual ha de observarse en su fuerza y vigor en todo lo demás concerniente á esta materia.— 5.ª Al tiempo de darse á este Ministerio la cuenta anual de las patentes canceladas en los mismos términos que hasta aquí, y segun el unido formulario, acompañarán noticia de las patentes distribuidas con arreglo á lo dispuesto en los artículos 15 y 16, título 10 de la enunciada ordenanza de matrículas.— Dígolo á V. E. de Real órden para su cumplimiento, previniéndole que con esta fecha lo traslado al Capitan jeneral de Marina del departamento de Cádiz y comandantes jenerales de los de Ferrol, Cartajena y apostaderos de la Habana y Filipinas, añadiéndoles la parte que á cada uno corresponde con respeto á las patentes que deben devolver. Dios guarde V. E. muchos años. Madrid 10 de febrero de 1850.—El marqués de Molins.— Sr. Director jeneral de la Armada.

que cumplió la que cancela, y si hubiese transcurrido tanto tiempo como para haber cumplido otra ú otras, se le exija al capitan el derecho competente, de modo que se asegure el que cada tres años se abone por todo buque el mencionado derecho.

8. Para impedir los abusos que se pudieran hacer de la Real patente de navegacion, se tomaron providencias en Real órden de 11 de octubre de 1843 (15), siendo una de ellas el que se recoja por las autoridades de marina, ó cónsules en el estranjero, y no se devuelva á los capitanes hasta la salida.

9. En punto á patentes, no tienen los cónsules mas facultades que las indicadas, segun resulta del solo hecho de que no se les confieren otras, y de lo dispuesto en la Real órden de 12 de agosto de 1832 (16), así como por la arriba citada de 22 de mayo de 1834, en que se declaró de esta suerte, añadiéndose que por lo mismo no podian habilitar por sí á los buques mercantes que llegasen á sus puertos, ni menos autorizarles para tripularlos con marineros estranjeros.

10. En caso de pérdida de la Real patente, no justificándose esta debidamente, queda inhabilitado el capitan para toda empresa y mando de buque, en conformidad al art. 10, tít. 10, Ord. de Mat. (17).

11. Acerca de la contabilidad y modo de reclamar las Reales patentes las autoridades de marina entre sí, téngase presente lo que disponen los arts. 10, 14, 15, 16 y 17, tít. 10, Ord. de Mat. (18). En Real

(15) Véase la nota 7, páj. 611.

(16) Escmo. Sr.: En contestacion al oficio de V. E. de 18 de julio próximo pasado, sobre los males que se siguen de que los cónsules de S. M. en Bañuls y Portvendres habiliten, como lo verifican, buques españoles con tripulaciones de franceses, y pregunta que sobre el particular se sirve hacerme, debo manifestar á V. E. que los cónsules no están autorizados por las ordenanzas de marina para habilitar por sí á los mercantes españoles que lleguen á sus puertos, sino en el caso y forma que esplica el artículo 13 del título 10 de la ordenanza de matrículas, y mucho menos para tripular tales buques con marinería estranjera; lo cual es enteramente contrario á los preceptos de dicha ordenanza. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 12 de agosto de 1832.—El conde de Salazar.—Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda.

(17) Art. 10. En los reales pasaportes cumplidos que recojieren los comandantes, pondrán en el espacio blanco dentro de la orla una nota así: «devuelto y cancelado en este dia (*fecha y firma entera*):» y cuando resultare haber habido morosidad ó atraso considerable en la devolucion, podrá hacerse al culpado la reconvencion debida; y en caso de pérdida de la real patente, el capitan ó armador se considerará inhabilitado para toda empresa y mando de buque mientras no quede absuelto del cargo que le resulte; y si le hubiere, se dará cuenta al Capitan jeneral del departamento por mano del comandante principal para las providencias que convengan. *Tít.* 10, *Ord. de Mat.*

(18) Art. 10. Véase en la nota anterior.

Art. 14. Los comandantes militares de marina de las provincias, tendrán cui-

órden de 22 de enero de 1847 se mandó llevar la mayor exactitud en la cuenta de patentes, diciéndose que si nunca ha podido haber una justa causa para mostrar abandono en este punto, mucho menos desde que por Real decreto de 14 de diciembre de 1835 se simplificó su sistema, por lo que en lo sucesivo se dijo se exijiria la mas estrecha responsabilidad á quien correspondiera, lo que hasta cierto punto vino á repetirse por Real órden de 13 de setiembre de 1850 (19).

dado de avisar con anticipacion á los comandantes principales el número de reales patentes de navegacion que necesitaren con proporcion al comercio marítimo de sus respectivos partidos; y con las noticias que dieren estos jefes á los capitanes jenerales, las pedirán estos, para que no se atrasen las empresas mercantiles, á mi Secretaría de Estado y Despacho de Marina, por donde se enviarán los pasaportes pedidos, numerados por su órden en la parte superior con distincion de departamentos; con lo que se facilita la exacta cuenta que ha de llevarse con los que se espiden y se devuelven en cada uno.

Art. 15. Tendrán los comandantes principales un rejistro puntual con distincion de provincias de su departamento de todos los pasaportes que remitan á ellas, y de los que se les devolvieren cancelados en la forma prevenida; con lo cual, y con la relacion que deben pasarle en fin de cada mes los comandantes de los partidos de todas las reales patentes que hubieren espedido, con espresion de su fecha, plazos, nombres de capitanes ó patrones, el de sus embarcaciones, sus clases, destinos, y número de marinería de su dotacion, á cuyo efecto llevarán los comandantes de los partidos un cuaderno exacto de todas estas noticias, estarán los comandantes principales en proporcion de tenerlas arregladas y poder suministrar las que se les pidieren.

Art. 16. En el mes de diciembre de cada año ha de formarse una cuenta jeneral de él con el balance de los pasaportes recibidos, y el de los devueltos ó perdidos (con la nota de la informacion que lo acredite): componiéndose la primera partida de cargo para el siguiente año de la diferencia ó esceso de los recibidos. Cada comandante de partido formará esta cuenta particular, y la enviará al comandante principal, que formando un resúmen, lo pasará al Capitan jeneral del departamento, quien me dará cuenta por mano del jeneralísimo de mi armada: enviándose al mismo tiempo á la via reservada de marina en el mes de enero todas las reales patentes canceladas, á fin de que se tachen en la oficina de mi estampilla, donde se rejistrarán por el órden de la numeracion particular de cada departamento; y de los numerados que faltasen por pérdida irremediable, se espresará la circunstancia de haberse hecho la justificacion mandada.

Art. 17. Han de ser responsables los comandantes militares de los partidos de cualquiera falta ó abuso á que diere márjen su descuido en la conservacion, entrega, devolucion y buena cuenta de los reales pasaportes: bien entendido, que su intervencion y facultades se ciñen puramente á las materias de la navegacion, habilitacion marinera del buque, y ausilios que á este fin le sean necesarios, tomando el debido conocimiento de la jente que componga su tripulacion; pero por ningun motivo se mezclarán en los asuntos peculiares del comercio que toquen privativamente á los ministros ó dependientes de mi real hacienda, *Tít.* 10. *Ord. de Mat.*

(19) Enterada la Reina Nuestra Señora de la carta de V. E. número 367 de 4

PATENTE DE SANIDAD. En todo el reino son uniformes, se dividen en limpias y sucias. Cualquiera otra espedida en el estranjero que no tenga esta denominacion se reputa sucia. Cuando el buque sale de puerto estranjero deben visarla precisamente los cónsules segun lo dispone la ley de sanidad de 28 de noviembre de 1855 (1), lo que se ratificó en Real órden de 8 de julio de 1857 (2) facultándose para obtener el viso en los puertos inmediatos si el de la salida careciere de cónsul y declarándose que se consideraria sucia toda patente que tuviese irregularidades que hicieran sospechar ocultaciones en daño de la salud pública, y en mayor aclaracion en otra de 30 de setiembre del propio año (3) se dijo

de junio último, acompañando la cuenta jeneral de reales pasaportes de navegacion mercantil y contraseñas de vela cuadra y latina correspondiente al año pasado, no ha podido menos de llamar su real atencion el que apenas se encuentre de aquellos en los que no falte ya nota ú otras formalidades que no deberian ser ignoradas por estar prescrita en la ordenanza de matrículas, resultando de ello el que se remitan para cancelar pasaportes que han servido dos y tres años mas del tiempo porque se espidieron y uno con el esceso de mas de doce años sin nota alguna que justifique el motivo, siendo así que los artículos 11 y siguientes del título 10 de la referida ordenanza de matrículas, previene lo que deberá hacerse en los únicos casos en que puede prorogarse aquel plazo, y se dán por perdidas ciento ochenta y ocho contraseñas que no debieron estraviarse, faltas todas que debieron correjirse por quien corresponda antes de haberse dado conocimiento á la superioridad; en tal concepto, es la voluntad de S. M. (Q. D. G.) que V. E. haga saber en la comprension de ese departamento que en lo sucesivo no solo no se tolerarán los referidos hechos ni otros cualesquiera que tengan lugar en este particular, sino que serán castigados con mano fuerte los causantes: igualmente quiere S. M. que respeto á que deberá V. E. haber recibido de las provincias los pasaportes para mares de Europa, para los de América y corso y mercancías, los remita para cancelar, como tambien los de guarda-costas, respeto á que la Real órden de 9 del actual determina el documento de que debe proveerse á estos buques. Dios guarde, etc. Madrid 13 de setiembre de 1850.

(1) Véase en *Sanidad*.

(2) Deseando la Reina (Q. D. G.) evitar en lo sucesivo todo pretesto ó interpretacion ó duda para la recta aplicacion de lo preceptuado en el párrafo tercero del art. 18 de la ley de 28 de noviembre de 1855, se ha servido resolver, de conformidad á lo consultado por el Consejo de Sanidad, que se sujete al trato de patente sucia la que espedida en el estranjero carezca de la legalizacion del cónsul de España en el punto de partida ó de alguno de los inmediatos, si no le hubiere en el puerto de donde el buque proceda; y que á igual tratamiento sanitario sea sometido todo buque en cuya patente se adviertan irregularidades ó defectos esenciales que dén márjen á sospechar fundadamente ocultaciones é inexactitudes de trascendencia que puedan perjudicar la pública salubridad.—De Real órden lo comunico á V. S. para su intelijencia y cumplimiento, siendo la voluntad de S. M. que esta determinacion se publique para evitar todo ulterior perjuicio al comercio y los navegantes. Dios guardé á V. S. muchos años. Madrid 8 de julio de 1857.—Nocedal.—Sr. Gobernador de la provincia de.....

(3) Solicita la Reina (Q. D. G.) por armonizar en lo posible y sin que ceda en

lo que debia practicarse caso de faltar ajente consular español en el puerto de partida y en el radio de 5 leguas disposicion que quizás no orille del todo las dificultades que se propone vencer. *V. Sanidad* y el núm. 5 páj. 432 en *Francia*.

PATRON. El gobierno de una nave exije conocimientos especiales, científicos y prácticos, sin los cuales correrian grave riesgo las vidas de los que en ellas navegaren y los intereses que la misma porlease. A este efecto existe la clase de *pilotos* (véase esta voz). Pero como para las cortas travesías de cabotaje, y para el gobierno de los barcos de pesca no son indispensables conocimientos cientificos, en beneficio de la clase de matriculados en jeneral, y con la mira de dar poderoso estímulo á la construccion naval, ya de tiempos antiguos se ha permitido mandar en embarcaciones de tráfico costanero y de pesca hombres prácticos conocidos bajo el nombre de patrones, mientras á ciertos requisitos que acreditasen su aptitud, se agregase el ser propietarios de la embarcacion que deseasen gobernar.

2. El art. 19, tit. 2, Ord de Mat (1), exijia para pasar á la clase de

daño de la salud pública los intereses comerciales con las precauciones sanitarias, y para obviar las dificultades que puedan presentarse á los buques que, dirijiéndose á la península, zarpen de puertos donde no haya ajentes consulares de España; oido el Consejo de Sanidad, de acuerdo con su informe, y como ampliacion á la Real órden de 8 de julio último, se ha servido dictar las disposiciones siguientes: — 1.ª Toda patente espedida en un puerto estranjero donde resida cónsul ó ajente consular español deberá ser visada ó refrendada por éste. Igual conformidad se observará cuando, no habiendo cónsul ó ajente español en el puerto de partida, le hubiere en otro situado dentro del rádio de cinco leguas, y en defecto de dicho funcionario, por el cónsul ó ajente consular de cualquier nacion amiga.—2.ª En el caso de que ni en el puerto ni en un rádio de cinco leguas residiese ajente consular europeo, los capitanes harán certificar esta circunstancia en la misma patente por la autoridad que la espida.— 3.ª Cuando los capitanes ó patrones no puedan hacerse espedir patente, por no ser costumbre ó no haber tales documentos en el puerto de salida, se proveerán de un testimonio, el mas autorizado que sea posible, para justificar dicha circunstancia; y de todos modos deberán habilitarse de patente en el primer puerto donde toquen ó hagan escala.— De Real órden lo comunico á V. S. para que dando á estas disposiciones la oportuna publicidad, lleguen á noticia del comercio y de los navegantes. Dios guarde á V. S. muchos años. Madrid 30 de setiembre de 1857.—Nocedal.—Sr. Gobernador de la provincia de.....

(1) Art. 19. Para patronear los matriculados en los barcos de tráfico ó pesca han de haber hecho tres campañas en mis bajeles ó arsenales, habiendo obtenido en ellos plaza de marineros sin desercion; y para quedar exentos del servicio deben de patronear barcos útiles del trasporte, que carguen á lo menos doscientos quintales; los de pesca de jábega, y los laudes palangreros que estén corrientes en sus pesqueras con todos sus artes completos. *Tít. 2.° Ord. de Mat.*

patron que el aspirante hubiese hecho tres campañas de marinero sin desercion y que el buque que quisiera gobernar cargare á lo menos doscientos quintales; pero esta disposicion ha tenido muchísimas alteraciones que se pasan á enumerar. En Real órden de 6 de julio de 1831 se mandó se concediera la gracia de patronear buques al que aun cuando no hubiese hecho las tres campañas, se obligase á poner un sustituto que hiciere en su lugar las que le faltaren; igual gracia se concedió á los hijos de los propietarios de buques cuando sus padres por su edad ó achaques no pudiesen patronearlos por sí propios. En aclaracion á esta Real órden se dijo en otra de 19 de febrero de 1832 que en cada buque, fuera de gracia ó de justicia, no debia haber mas de un patron, y que caso de ser varios los co-propietarios fuera patron el que tuviese mayor parte y en igualdad de ellas el de mas edad, haciéndose estensiva esta gracia á los buques de menos de doscientos quintales, si es único propietario en las veinte toneladas, de la mitad en el de cuarenta, y de un tercio en el de cincuenta. Se dispuso tambien que los sustitutos permanecieran tres años en el servicio y que si desertaran debiesen ser reemplazados, y por último que si la embarcacion se enajenara ó perdiera, el patron de gracia debia volver á la lista de hábiles. Por Real órden de 8 de agosto de 1842, cuyo cumplimiento se recordó en 29 de octubre del mismo año, y 24 de diciembre de 1844 quedó suspensa la concesion de patronías de gracia, cuyo cumplimiento se reiteró en 16 de enero de 1845, bien que ordenándose á los comandantes jenerales de los departamentos que cuando por circunstancias particulares ó servicios prestados juzguen digno á un matriculado de que se haga una escepcion á su favor, instruyan el oportuno espediente y lo remitan á la Direccion jeneral, para que examinado por la Junta, se eleve con su informe al Ministerio á fin de obtener la resolucion de S. M.

3. Hubo una notable disminucion en el número de las embarcaciones, y la atribuyeron los jefes de escuadra que pasaron la revista de inspeccion del año 1850 á haberse abolido la concesion de patronias de gracia, por lo que en Real órden de 10 de enero de 1851 (2) volvieron á

(2) Los jefes de escuadra comisionados para pasar la revista de inspeccion de los tres departamentos de Marina en la luminosa memoria que de comun acuerdo han formado entre otras cosas dicen lo siguiente:—Prohibidas por Real órden de 16 de enero de 1845 las que se titularon patronías de gracia, la propiedad ha sufrido un verdadero ataque, la navegacion un perjuicio y la construccion naval un daño, y tal vez á esto se deba el no haber tenido las listas de embarcaciones desde el año 1837 al actual, el aumento que era de esperar en tantos años de paz, y de una diminucion que seriamente debe llamar la atencion; pues que en dicho año segun se lee en la llana 19 del citado informe de la Junta creada por Real órden de 14 de febrero de 1837, contaba la marina mercante 18858, embarcaciones de todos portes, cuando hoy segun los estados de la revista solo tiene 16460, resultando por tanto una disminucion de 2398, y si exactos son los datos que producen los esta-

restablecerse, en el modo y términos que son de ver en dicha Real órden.

4. Habiendo solicitado patronía de justicia un matriculado que ha-

dos, tanto debe serlo los de un documento tan autorizado como el que dejan mencionado; presente todo esto en vista del artículo 19, título 2.° de la ordenanza, y de cuantas Reales órdenes lo apendizan señaladamente la de 20 de agosto de 1842, y de lo que ya el precitado informe dice acerca del particular en su pájina 20 opinan que interesa al comercio, al cabotaje, á la navegacion, á la pesca y al fomento de la construccion naval el que se permita á los propietarios de los buques patronearlos por sí mismos, tributando este culto á la propiedad con las precauciones conducentes para evitar los abusos y asegurar al mismo tiempo que estos mismos patrones llenen por medio de sustitutos el servicio de campaña cuando por su turno les corresponda verificarlo; así creen de su deber proponerlo como lo proponen fundados en su propia conviccion y en cuanto manifiesta tambien el espediente número 55.— Enterada de todo la Reina (Q. D. G.) y tomando en consideracion la solidez y exactitud de los datos y antecedentes en que se funda cuanto manifiestan y proponen los indicados jefes de escuadra apoyado en todas sus partes con el parecer de V. E., en su conformidad se ha dignado S. M. resolver lo siguiente: — 1.° Se declara á los matriculados dueños de buques la facultad de poderlos patronear, circunscribiéndola á los mayores de 15 toneladas en las de cabotaje y alta mar, y para los de pesca la jávega real completamente surtida, las de palangre y las de cualquier otro arte que no sea de bou con tal que estén completamente surtidas de los artes y útiles necesarios.—2.° Esta facultad se concede solo á los actualmente dueños de buques, que así constará en sus respectivos asientos al tiempo de la revista de inspeccion á los de los que de nuevo se construyan que sean propios en su totalidad ó á lo menos en las dos terceras partes, de los matriculados que quieran patronearlos, ó á los que los adquieran por donacion de sus padres ó hereden por cualquier otro título legal, producido por muerte del poseedor, escluyéndose por consiguiente de esta gracia todos los que adquieran buques que no sean de nueva construccion ya por compra, donacion ó cualquier otro título, esceptuando el caso espresado, para evitar los muchos fraudes que podrian cometerse y que la esperiencia ha acreditado se han hecho en otras épocas, por cuyo motivo se suprimieron estas patronías llamadas de gracia, que en los términos espresados se restablecen rindiendo este culto á la propiedad.—3.° Los dueños de los buques que por las razones predichas los patroneen, no quedarán exentos de concurrir á campaña cuando por su turno les corresponda, pero podrán hacerlo por sustitucion en el concepto que los sustitutos que se les admitan deben ser de la milicia naval del respectivo tercio y tener cuatro años cumplidos de matriculados ó dos de campaña en los buques de guerra, ó guarda-costas que hayan sido mandados por oficiales de la Armada naval, siendo obligacion precisa de los patrones que los presenten, sufragar todos los gastos que orijinen su remesa á campaña hasta que tengan ingreso en el servicio en el buque de guerra que los trasporte ó al depósito del arsenal del departamento á donde se les destinare en el caso de ir por tierra, ó el de ser trasportados en embarcaciones mercantes, debiendo además darles un vestuario completo totalmente arreglado al que usa la marinería en los buques del Estado y quedan responsables de la desercion de los sustitutos hasta que cumplan tres años de campaña.—4.° De estos patrones se formará una lista

bia hecho sus campañas desempeñando á bordo la plaza de fogonero y no la de marinero cual exije el citado art. 19, tit. 2 de la ordenanza de matrícula, en Real órden de 16 de marzo de 1858 (3) se dijo que los que hubiesen servido en sus campañas plaza de fogoneros ó paleadores debian para acreditar su suficiencia ser examinados en la capital del d-partamento.

5. En 12 de julio de 1858 (4), en atencion que durante muchos años habia patroneado una embarcacion un matriculado que ni era propie-

especial con su índice correspondiente que se denominará «apéndice á la lista de patrones.»—5.° Los tres primeros años de campaña que hagan sus sustitutos servirán para los que los han puesto, y abonados así pasarán estos á la lista de patrones, conforme á lo dispuesto en el artículo 19, título 2.° de la ordenanza, no abonándose á los sustitutos servicio personal alguno hasta el dia que cumplan los referidos tres años de servicio, desde el en que empezaron abonárseles como propio el servicio que continuen prestando.—6.° La responsabilidad de los comandantes de las provincias y partidos para la admision de los sustitutos se hará efectiva á tenor de lo dispuesto en Real órden de 20 de agosto de 1842.—7.° y último. Los comandantes de los tercios quedan desde luego autorizados para el cumplimiento de estas disposiciones á propuesta de los de las referidas provincias, en las que se instruirán los espedientes correspondientes y archivarán á parte para ser examinados en las revistas quedando responsables de la menor infraccion á lo que queda ordenado. De Real órden lo comunico á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid 10 de enero de 1851.

(3) He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de la carta de V. E. número 733 de setiembre último, en que consultó á la suprimida Direccion jeneral de Armada si al individuo de la matrícula de esa capital Manuel Paez que ha hecho sus campañas como fogonero, se le ha de conceder su pase á lista de patrones de justicia segun ha solicitado; y enterada S. M. de los antecedentes de dicho individuo ha tenido á bien desestimar su pretension y resolver al mismo tiempo quede establecido como regla jeneral para lo sucesivo en caso de igual naturaleza, que á los matriculados que hayan cumplido en los buques de guerra las campañas de ordenanza con las plazas de paleadores y fogoneros y soliciten pasar á la clase de patrones de justicia, se les obligue ha acreditar su idoneidad para el desempeño de las patronías en examen que prestarán en las capitales de los departamentos segun para otros casos está prevenido, dispensándose de esta obligacion á los que hayan alcanzado la de marinero antes de entrar en las de máquina espresadas, circulándose así á los departamentos y apostaderos de Marina. De Real órden lo digo á V. E. á los fines consiguientes y como resultado de su citada consulta. Dios, etc. Madrid 16 de marzo de 1858.

(4) Escmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (q. D. g.) de una instancia de José María de la Viña y Vega de la lista de hábiles de la matrícula de Luanco, en solicitud de que se le declare patron de gracia de la polacra goleta *Flor de Avilés*, fundándose en estarla mandando hace 14 años, en que reune los requisitos prevenidos para optar á dicha plaza y en que cuenta 28 años de matrícula; y enterada S. M. de que este individuo no tiene hecha campaña ni propiedad de embarcacion, ha tenido á bien desestimar su pretension y que se recomiende á V. E.

tario de ella, ni habia hecho ninguna campaña, se recordó el cumplimiento de las órdenes sobre el particular. Pero en vista de otra instancia de naturaleza análoga, en Real órden de 27 de mayo de 1859 (5), se autorizó á los Capitanes jenerales de los departamentos para habilitar de patrones de gracia á los que contando seis años de patronear buques de cabotaje demostrasen en un exámen su capacidad para continuar en el mando. Los efectos de esta Real órden se declararon terminados por la de 3 de Setiembre del mismo año que forma la nota 8.

6. En Real órden de 20 de noviembre de 1858 (6), recordando otras

vaya al servicio cuando á el de folio de su permuta le corresponda, resolviendo al propio tiempo se prevenga á los Capitanes jenerales de los departamentos y Comandante jeneral del apostadero de la Habana dicten en sus comprensiones respectivas las órdenes convenientes para que en lo sucesivo no se permita patronear embarcacion á ninguno que, con arreglo á ordenanza y prescripciones vijentes, no esté legalmente habilitado para ello. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento, noticia del interesado y demás fines de su cumplimiento. Dios, etc. Madrid 12 de julio de 1858.

(5) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del espediente instruido á consecuencia de una instancia documentada de Modesto Estrada y del Valle, del fólio 27 de la lista de hábiles de Tazanes, en la provincia marítima de Jijon, solicitando no se le ponga obstáculo en patronear el buque que sus dueños confiadamente encarguen á su honradez pericia y conocimientos, aun cuando le falten algunas de las circunstancias precisas que marca la ordenanza fundado en contar ocho años de patronear esta clase de buques; enterada S. M. de los informes emitidos sobre el particular y deseando poner término á los abusos á que ha dado lugar la indolencia de algunas autoridades de Marina y conciliar al mismo tiempo los preceptos de la ley con las necesidades creadas á la sombra de aquella, ha tenido á bien autorizar á los Capitanes jenerales de los departamentos para habilitar de patrones de gracia á todos aquellos matriculados que en la actualidad cuenten seis años cuando menos de patronear buque de cabotaje y demuestren la aptitud necesaria en un examen que tendrá lugar ante los comandantes y segundos de las respectivas provincias con asistencia de uno de los prácticos conocedores de la costa, y que justificadas todas las espresadas é indispensables circunstancias y recayendo la aprobacion del Capitan jeneral que corresponda, sean considerados los agraciados como tales patrones de gracia para todos los efectos de la lejislacion vijente, teniendo esta soberana determinacion el carácter de escepcional, sin que establezca jurisprudencia para lo sucesivo, y sin perjuicio de lo que sobre esta materia se preceptue en la nueva ordenanza de matrículas. Es al mismo tiempo la voluntad de S. M. reencargue V. E. á los comandantes de las provincias marítimas para que estas lo hagan á sus subordinados, la mas estricta observancia de los preceptos en que se fijan las circunstancias necesarias para gobernar las embarcaciones del comercio y que tan recientemente están recomendadas, para que no se repitan las causas que han motivado la presente soberana disposicion, ni se hagan merecedores de Real desagrado. Lo que de órden de S. M. digo á V. E. para su intelijencia, circulacion y demás efectos. Madrid 27 de mayo de 1859.

(6) Escmo. Sr.: Señalada por Real órden de 17 de abril de 1834 la edad de 3

anteriores, se dijo que para ser patron de gracia se necesitaba tener de 23 á 25 años, 4 ó 6 de matrícula, y ser propietario de la embarcacion en los términos dispuestos por el art. 19, tit. 2, Ord. de Mat. transcrito en la nota prim ra de esta voz.

7. Pero todas estas órdenes y otras que dejamos de enumerar han venido á quedar sin efecto por la Real órden de 24 de junio de 1859 (7), en que se abolieron las patronias de gracia, y se determinó que para obtar á las de justicia era indispensable saber leer y escribir, tener veinte y cinco años de edad, y ser examinado y aprobado por una junta compuesta del comandante de la provincia, segundo y ayudantes, ó en su defecto capitanes ó patrones de las embarcaciones surtas en el puerto hasta el número de seis. Además debe haber puesto un sustituto en su lugar y ha de haber pasado el término por el cual responde del mismo, lo que naturalmente no se entenderá con los que hayan hecho su campaña personalmente. Esta órden fué ratificada y en lo necesario aclarada en vista de ciertas dudas por la de 3 de setiembre de 1859 (8).

ó 25 años y 4 ó 6 de matrícula para optar á la clase de patron de gracia, con objeto de evitar las funestas consecuencias á que podria dar lugar la falta de conocimientos prácticos y carácter suficiente para dirijir el buque, y fijándose por la de 10 de enero de 1851 las circunstancias de la propiedad que dá derecho á aquel privilejio; es la voluntad de S. M. se atienda á uno y otro soberano precepto para conceder las patronias de referencia. De Real órden lo espreso á V. E. para su intelijencia, fines consiguientes y como resultado de su carta número 567 de 28 de mayo del corriente año, en que consulta sobre el particular. Dios, etc. Madrid 20 de noviembre de 1858.

(7) Véase en la nota 18, páj. 309.

(8) Escmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de una carta del Capitan jeneral del departamento de Cádiz de 4 del último junio, con que remite instancia y certificacion de idoneidad del veterano de la matrícula de Sanlúcar de Barrameda, José María Mangas, que solicita se le habilite para patronear, fundándose en que por espacio de tres años lo ha venido verificando; y como este individuo no reune los requisitos del artículo 19 del tít. 2.° de la ordenanza del ramo, toda vez que los servicios que tiene prestados fueron por medio de sustitucion, consulta si tanto para los que están en el caso del reclamante, que por la clase en que se encuentra no puede corresponderle el servicio, y por lo tanto se halla escluido de los beneficios que concede la regla 4.ª de la Real órden de 24 de junio próximo pasado, que permite la sustitucion personal, como para los de la clase de hábiles, que habiendo estinguido su primer turno estén distantes del segundo, ha de considerarse vijente la soberana disposicion de 27 de mayo anterior ó der gada por el precepto décimo de la ley citada de 24 de junio; y de otra comunicacion del Capitan jeneral del departamento del Ferrol, consultando este último punto, con referencia á los intrusados por largo tiempo en el ejercicio de las patronias sin los requisitos de la ley; S. M. enterada, considerando que la Real órden de 27 de mayo último autorizando la habilitacion de patrones de aquellos matriculados que entonces contaran cuando menos seis años de serlo en buques de cabotaje, tuvo por objeto

8. Las solicitudes hechas por matriculados para obtar á patronías que carezcan de los debidos requisitos, deben quedar sin curso á tenor de la Real órden de 26 de agosto de 1826.

9. Por Reales órdenes espedidas en 7 de febrero (9) y 24 de agosto

poner fin á los abusos introducidos por la indolencia de algunas autoridades de marina, conciliando á la vez los preceptos de la ordenanza con los intereses creados á la sombra de aquellos, entendiéndose dicha soberana disposicion escepcional y sin establecer jurisprudencia para lo sucesivo: que si sus efectos no tuviesen un término, despues de no dársele su verdadera intelijencia, perderia dichas condiciones tomando el carácter de permanente y lejos de hacer desaparecer las abusivas causas que la motivaron, las legalizaria dejando establecido el derecho de ser patron á los seis años de ejercer tales funciones debidamente: que ha trascurrido el período suficiente para que hayan utilizado el beneficio concedido por solo entonces los que en aquella época tuviesen las circunstancias prefijadas: que cuando se dignó permitir la sustitucion personal en el servicio de la armada por la Real órden de 24 de junio del año actual, se ampliaron por su regla 4.ª las facultades de patronear á todos los sustituidos prévio exámen, y por la regla 10 de la misma, quedaron abolidas las patronías de gracia á que se asimilaron las que hubieran de concederse con arreglo al soberano precepto primitivamente citado: que el sujetarlas á la prueba de intelijencia, lejos de estar en oposicion con las prescripciones del artículo 19 del título 2.° de las ordenanzas de matrículas, garantiza sus efectos alejando el riesgo de que recaiga el gobierno de las embarcaciones en individuos incompetentes, como puede suceder si solo se atiende á las circunstancias fijadas en dicho artículo, porque es muy posible cumplir el tiempo señalado y alcanzar la plaza que se exije, sin motivo para haber adquirido la práctica necesaria; se ha dignado declarar terminados los efectos de la repetida Real órden de 27 de mayo último, disponiendo al mismo tiempo se ejecute en lo sucesivo la concesion de las patronías á lo prevenido en la regla 4.ª de la de 24 de junio siguiente, que se entenderá aplicable á los matriculados que tengan cubierta su primera campaña personalmente ó por sustitucion, y á los veteranos que antes de ser derogada la Real órden de 20 de febrero de 1817, optaron á tan benemérita clase sin haber servido y por solo años de matriculacion con buenas notas. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y el de esa corporacion. Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso 3 de setiembre de 1859.—Mac-Crohon.—Sr. Presidente de la Junta consultiva de la Armada.

(9) Escmo. Sr.: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del espediente instruido en este Ministerio consecuente á una instancia de los patrones y dueños de los faluchos que figuran en la tercera lista de la matrícula de Ayamonte, remitida é informada por el antecesor de V. E. en carta número 928 de 25 de agosto del año próximo pasado, en que aquellos solicitan que las espresadas embarcaciones puedan emplearse en la navegacion de cabotaje durante los meses de marzo, abril, mayo, junio, julio y agosto en que por faltar la sardina no pueden ocuparse todas en la pesca. Enterada S. M., y conformándose con el parecer de la Junta consultiva de la Armada, ha tenido á bien disponer: — 1.° Que se permita la navegacion del cabotaje á las embarcaciones de la matrícula de la provincia de Huelva inscritas en la tercera lista que, á juicio de las autoridades de marina respectivas, puedan hacerla sin riesgo conocido, y sus dueños lo soliciten.—2.° Que estos permisos sean li-

de 1859 (10) en vista del deplorable estado en que quedan los patrones de los laudes de pesca durante la veda, se autorizó por la primera á los de la tercera lista de la provincia de Huelva y por la segunda á los de la de Tarragona para dedicarse á la navegacion de cábotaje durante los meses de marzo á agosto y en la sola comprension del departamento, mientras sean aptos para ello á juicio de las autoridades de marina, y vayan competentemente tripuladas.

10. Los patrones de lanchas ó botes en la marina de guerra, no pueden conducir ni personas ni efectos á tierra, ni á los demás buques sin permiso del oficial, bajo la pena correspondiente segun el caso conforme á los arts. 22 del tit. 5, trat. 4, y 64, tit. 4, trat. 5, Ord. de la Armada (11).

mitados á la comprension de ese departamento y meses de marzo á agosto inclusive.—3.° Que al habilitarlas de documentos para la navegacion del cabotaje, se les recojan los de pesca, siendo condicion indispensable el que han de ir patroneadas y tripuladas competentemente, volviendo á verificarse el cambio de papeles terminado el período para que se concede el permiso, á fin de evitar que á un mismo tiempo se ocupen en ambas industrias.—4.° Que se recomiende á los buques guardacostas la vijilancia sobre estas embarcaciones, y á los jefes de marina el mas eficaz cuidado en el asiento y exámen de las notas en su presentacion y despacho, á fin de evitar que la gracia solicitada y que S. M. se ha dignado conceder se convierta en tráfico ilícito con perjuicio de los intereses de la hacienda.—De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos que son consiguientes, y como resultado de la citada y la número 820 de 24 de julio del referido año sobre el mismo asunto. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 7 de febrero de 1859.—Mac-Crohon. —Sr. Capitan jeneral de Marina del departamento de Cádiz.

(10) Escmo Sr.: He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la instancia promovida por los patrones de los laudes de pesca de la matrícula de Tarragona, que V. E. ha dirijido á este Ministerio con carta número 1,309 de 6 del próximo pasado julio, solicitando que durante la temporada de la veda, se les autorice para dedicarse con dichas embarcaciones á la navegacion del cabotaje, fundándose en la situacion deplorable en que quedan, y en haberse concedido la gracia que impetran á los pescadores de Huelva; S. M., enterada, así como de las razones espuestas por V. E. en apoyo de esta pretension en su citada carta, y de conformidad con el parecer de la Junta consultiva de la Armada, se ha dignado hacer estensiva á los promoventes la concesion hecha en Real órden de 7 de febrero del año actual á los patrones y dueños de las embarcaciones de la tercera lista de la matrícula de Huelva, bajo las mismas reglas, restricciones y prevenciones que en ellas se establecen, entendiéndose la segunda contraida á la comprension de ese departamento, y en cuanto al período que se marca, aplicable al de la duracion de la veda en las aguas á que se refiere esta soberana disposicion. De Real órden lo digo á V. E. para su inteligencia, efectos consiguientes y como resultado de su referida carta. Dios guarde á V. E. muchos años. San Ildefonso 24 de agosto de 1859.—Mac-Crohon.—Sr. Capitan jeneral de Marina del departamento de Cartajena.

(11) Art. 22. No deberán los patrones de lanchas y botes admitir en sus embarcaciones jente, ropa, ni otros jéneros, sin consentimiento del oficial de guar-

11. De los patrones se lleva lista separada de la de hábiles con arreglo al art. 20, tít. 2, Ord. de Mat. (12).

PERTRECHOS. El que en un buque de guerra los tenga ocultos ó los estrajere sin la debida licencia, debia sufrir la pena de galeras segun el art. 40, tít. 4, trat. 5. Ord. de la Arm. (1), la cual en el dia se conmuta con la de presidio. Si se hallasen á bordo de buque mercante pertrechos mal habidos, el capitan quedará privado de su ejercicio, pagará seiscientos escudos de multa y se le formará causa por si ha lugar á mayor pena, conforme al art. 31, tít. 14. Ord. de Mat. (2).

PESCA. Fue uno de los artes primitivos y que proporcionó al hombre desde luego alimento nutritivo y saludable. El arte de navegar es debido á la pesca, ella fué la que impulsó al hombre á fiarse sobre las olas en un débil leño. La pesca es todavía el semillero y la verdadera escuela de los marinos; con el aliciente de la pesca principian á familiarizarse al terrible embate de las olas, y comienzan á prepararse y adiestrarse para mas serias navegaciones. Es tambien la pesca el recurso de los que por su edad y falta de fuerzas no pueden soportar largos y penosos viajes. Como objeto de interés público es la pesca uno de los de mayor importancia en un estado, sus operaciones ocupan millares de

dia, pena de ser castigados á proporcion de la malicia que en el hecho se averiguare, y si fueren pertrechos pertenecientes al navío de cualquiera especie que sean quedarán sujetos á las penas establecidas en el Título de ellas. *Tít.* 5, *Trat.* 4.°

Art. 64. Los sarjentos y cabos de escuadra de guardia y las centinelas, que permitieren salir del navío jente de guerra ó mar sin licencia del oficial, serán puestos en prision por el tiempo que el comandante determinare; y si de esto hubiere resultado desercion, serán condenados á ocho años de galeras, pero si se verificare haber precedido trato, serán pasados por las armas. Los patrones de lanchas y botes que condujeren jente á tierra ó á bordo de otros navíos sin licencia del oficial serán condenados á seis años de destierro al arsenal, y á diez años de galeras, si por este medio hubieren contribuido á su desercion. *Tít.* 4, *Trat.* 5, *Ord. de la Arm.*

(12) Véase en la nota I, páj. 290.

(1) Art. 40. Todo aquel en cuyo poder se encontrasen ocultos pertrechos, municiones ú otros jéneros pertenecientes á los navíos de la armada, será condenado á galeras: la misma pena tendrá el sarjento caporal ó centinela que sin licencia del oficial de guardia permitieren se saquen del navío, y el patron de la lancha ó bote que sin la espresada licencia ú órden los admita en su embarcacion para llevarlos á otro bordo ó á tierra. *Tít.* 4, *Trat.* 5, *Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 31. Si á bordo de una embarcacion mercante se encontrasen pertrechos, municiones ú otros jéneros mal habidos pertenecientes á bajeles de la armada, pagará desde luego su capitan ó patron seiscientos escudos de multa con perpétua privacion de su ejercicio; y además se le formará causa por los jefes de marina á quienes corresponda, segun el paraje donde se hallare, para aplicar mayor pena si lo exijiere el delito. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

familias, ya con la pesca en sí, ya en la preparacion ó salazon de la misma, y proporciona á la agricultura el consumo de lino, esparto, maderas, betun y otra infinidad de artículos. Su producto por último es uno de los principales alimentos del hombre.

2. Las artes con que se pesca, son muchísimas y varian segun los sitios, las estaciones y la clase de peces á que se dedican. El objeto de esta obra no consiente nos ocupemos de ellas bajo su aspecto científico, sino esclusivamente en el legal; así que en las voces *Albentola*, *Almadraba*, *Anzuelo*, *Bolantin*, *Boliche*, *Bou*, *Caña*, *Jávega Real*, *Jeito*, *Lavada*, *Lisera*, *Malla*, *Nasa*, *Ostras*, *Palangre*, *Rasca*, *Raña*, *Rápeta*, *Red de atajo*, *Red de á pié*, *Salmonera*, *Sardinal*, *Sardinera*, *Sedal*, *Trabuquete*, *Traiña*, *Trasmallo y Volante* se manifiestan las disposiciones legales acerca cada uno de estos artes. Por regla jeneral sí, debemos decir, que el uso de todas las de arrastre se halla prohibida durante el tiempo de la ova y cria del pescado que son los meses de mayo á setiembre inclusive conforme la Real órden de 4 de abril de 1850 (1) y 15 de octubre de 1851 (2), porque su uso mata en su orijen este ramo de la pública riqueza, y en conformidad asimismo al espíritu del art. 122, tit. 3, trat. 10. Ord. de la Real Arm. (3).

(1) He dado cuenta á S. M. del oficio de V. E. de 6 de diciembre último, número 1389, relativo á la carta que inserta el Comandante jeneral de Marina del departamento de Cartajena de 10 de octubre anterior, consultando si ha de continuar la prohibicion de los artes de pesca denominados boliches de roda dispuesta por su antecesor en 11 de enero de 1847; y S. M., conformándose con el dictámen asesorado de V. E., se ha servido resolver: Que resultando por los informes que V. E. acompaña en copia la conveniencia de que en el tiempo de la ova y cria del pescado se prohiban los artes de arrastre, sea cualquiera la hechura que tengan y el medio por el cual con ellos se pesque, aun cuando en la opinion del Comandante del tercio naval de aquella capital no proviene la escasez del pescado de sacarlo con dichos artes, será muy prudente que por via de ensayo se establezca la veda de ellos en las temporadas de la ova y cria del pescado. Lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion y para los efectos consiguientes.—Madrid 4 de abril de 1850.

(2) Véase la nota 1, páj. 460.

(3) Art. 122. Cuidará de que en el modo de pescar se guarden aquellas reglas y medidas proporcionadas á que no venga á menos la cria de peces; prohibiendo la pesca en los tiempos en que deshovan, y determinando el grandor de las mallas de las redes proporcionado á la calidad de las pescas y parajes en que hubieren de emplearse. Y como en esta ordenanza jeneral no puede particularmente prevenirse todo lo perteneciente á este asunto, por ser tantos y tan diversos los modos de pescar, es mi voluntad que luego que los ministros lleguen á sus respectivas provincias se informen exactamente y por menor de todo lo que se practica en la estension de ellas; y averigüen por sí y por informes, á fin de que con presencia de todas las circunstancias, se forme para cada una la ordenanza particular, que haya de observarse invariablemente en lo venidero. *Tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm.*

3. Respeto á las provincias de Pontevedra y Coruña deberá estarse por lo relativo á la pesca en jeneral á lo dispuesto en sus respectivas ordenanzas, cuyo cumplimiento se recordó en el Real decreto de 15 de marzo de 1850 que se traslada en la voz *Jeito* y que se mandaron imprimir de Real órden en el propio año juntamente con el informe de la comision de diputados á Cortes nombrada por S. M. para investigar las causas de la decadencia de la pesca en aquellas provincias, parte de las cuales ván insertas en las pájinas 410 y siguientes y 593.

4. Los matriculados tienen el privilejio esclusivo de pescar en el agua salada en cualquier punto de los dominios españoles, esto es, aun fuera del distrito de su matrícula como otro de los que las leyes les conceden en justa recompensa de los gravámenes que por otra parte les impone en conformidad á los artículos 4 y 5, tít. 6, tratado 4; 120, 121 y 128, tít. 3, trat. 10 Ord. de la Real Arm. (4), y los

(4) Art. 4.° Mando asimismo, que á ninguno que no sea matriculado se permita el ejercicio de la pesca en embarcacion propia ó ajena, como quiera que sea, en mares, playas, puertos, bahías, ensenadas, radas, desembocaduras de rios, golfos, ni albuferas; solo se tolerará la pesca de vara ó caña, la de esparabeles ú otros artes de pescar, de que puedan usar desde tierra sin valerse de embarcaciones; porque es mi ánimo que todas las conveniencias y utilidades que puedan resultar de andar en la mar, se refundan en sola la jente matriculada.

Art. 5.° Para que esta determinacion tenga el debido cumplimiento, cualquiera que esté matriculado podrá denunciar las pescas que hicieren los no matriculados, y dar cuenta á su juez, quien admitirá y justificará la denunciacion, aplicando la mitad de su valor á el denunciador. Igualmente el matriculado que supiere haberse admitido á quien no lo sea con plaza en cualquiera embarcacion, perteneciente á vasallo mio, dará cuenta á su juez, el cual hecha la justificacion, le aplicará por el aviso la mitad del importe de la multa, que se impondrá á el dueño ó patron, á razon de 50 ducados de vellon por cada uno que hubiere admitido con plaza en su embarcacion, no siendo matriculado. *Tít. 6, trat. 4, Ord. de la Real Armada.*

Art. 120. La pesca de peces en todas las costas, puertos y rios de mis dominios, será permitida libre y franca á todos mis vasallos, con la sola condicion prevenida de que estén alistados en la matrícula de mar, con cuya circunstancia podrán sin embarazo ejecutarla, no solo en la provincia de que dependan, sino en otras cualesquiera del reino; á cuyos ministros mando no pongan impedimento á los que presentaren su cédula y licencia lejítima, en que como pudieran y mejor les parezca pesquen en barcos propios suyos ó en los de la misma provincia, con cuyos patrones hubieren convenido.

Art. 121. Celarán los ministros con muy particular atencion el cumplimiento de la Ordenanza, que priva absolutamente la pesca á todo el que no fuere matriculado, sin escepcion de persona, encargando á sus cabos celadores y á todos los matriculados que les dén aviso de lo que observaren en contrario para proveer al remedio oportuno; y admitiendo los denuncios que cualquiera matriculado hiciere de redes, ú otros injenios de pescar y del mismo pescado á los matriculados, como se manda al artículo 5.°, título 6.° del tratado 4.° de las Ordenanzas. Y porque

artículos 10 al 13, tít. 5, y artículo 8, tít. 14, Ord. de Mat. (5) y Real órden de 20 de marzo de 1851 (6). Se esceptúa solo de esta regla jeneral la pesca con caña segun se esplica en dicha voz, páj. 167, y lo dispone tambien el citado art. 4, tít. 6, trat. 4. Ord. de la Real Arm.

5. Este privilejio alcanza hasta remover los obstáculos que se opon-

el pretesto de la mayor abundancia de pescado para abasto del comun no sirva de escusa á alguna tolerancia opuesta á esta disposicion, se aplicarán los ministros á alentar á los matriculados á que mirando por su propio interés se esfuercen á pescar de suerte que no llegue á faltar la provision necesaria para el regular consumo de los pueblos, á fin de que no esperimenten perjuicio en la escaséz del jénero, y en esceso de los precios.

Art. 128. Siendo permitida la pesca á todo hombre de mar matriculado, no solo en su misma provincia, sino en otra cualquiera de mis reinos, los ministros de ellas no se opondrán ni embarazarán que la ejerciten, manifestando licencia de su ministro; antes bien los ausiliarán en todo aquello que sea regular, y les darán seguro pasaporte cuando quieran restituirse á su provincia. Esto mismo practicarán con los barcos que con igual fin y lejítima licencia pasarán á ella, dejándolos que pesquen libremente, como si fuesen naturales ó domiciliados en ella, sujetándose como éstos á sus reglamentos y costumbres, y á las órdenes de su ministro, el cual cuidará de estos hombres de mar como si fuesen dependientes suyos, y pasará los avisos oportunos de sus altas ó bajas á su ministro natural. *Tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm.*

(5) Art. 10. Véase la nota, 2, páj. 216.

Art. 11. La pesca de peces y del coral en todas las costas, puertos y rias de mis dominios será permitida libre y franca á mis vasallos que estén alistados en la matrícula de mar, para los que está reservada la facultad de pescar, con cuyas circunstancias podrán practicarlo sin embarazo no solo en la provincia ó partido de que dependan, sino en otros cualesquiera de mis reinos en Europa, á cuyos comandantes mando no impidan á los que presentaren su cédula y licencia lejítima, que como pudieren y mejor les parezca pesquen en barcos propios suyos ó en los de la provincia, con cuyos patrones se hubieren convenido.

Art. 12. Cuando en las materias de pesca ó montes dispensare yo algunas gracias á sujetos particulares, en virtud de las razones que se me hubieren espuesto, ó en premio de especiales servicios hechos á mi corona, celarán los comandantes de las provincias que se proceda en su ejecucion sin fraude ni mala fé; y en caso de descubrirla, ó en el de hallar inconvenientes para la verificacion de dichas gracias, deberán representármelo con toda imparcialidad, suspendiendo su efecto hasta nueva resolucion mia, y por lo tocante á los privilejios ya concedidos y puestos en práctica se observará por ahora y en lo sucesivo lo que yo tuviere á bien determinar en especial reglamento sobre el asunto. *Tít. 10, Ord. de Mat.*

Art. 13. Véase la nota, 14, páj. 531.

Art. 8.° Todo el que no fuere matriculado y se le justificare haberse empleado en la pesca, navegacion ó cualquiera otra industria de mar sin lejítimo permiso, será sentenciado á una campaña con la plaza de grumete, decomisándole asimismo la pesca y las artes ó aparejos de su ejercicio si fuere cojido en él. *Tít. 14, Ord. de Mat.*

(6) Véase la nota 7, páj. 219.

gan á su libre uso, segun la Real órden de 17 de mayo de 1830, en que se mandaron demoler las estacadas y obstáculos, puestos por particulares en el rio Pas como perjudiciales á la pesca del salmon.

6. A pesar, sin embargo, de este privilejio pueden dedicarse á los ejercicios de mar los menores de 15 años ya que no pudiendo hasta esta edad entrar en la matrícula (segun la Real órden de 1.º de julio de 1827 que alterando lo dispuesto en las ordenanzas permite matricularse á los 15 años) justo es no alcance la prohibicion á los que probablemente entrarán á su tiempo á formar parte de las matrículas, asi lo sanciona el art. 2, tít. 2 de sus ordenanzas. Tampoco comprende á los matriculados de maestranza, pues en atencion al poco trabajo de su oficio se les permitió por Real órden de 30 de marzo de 1824 el que pudieran dedicarse al tráfico de mar y á la pesca. Téngase presente que habiendo pretendido pescar los milicianos de artillería de la isla de Cuba se les prohibió en Real órden de 22 de abril de 1832 y que en 30 de junio del propio año ratificado en 31 de marzo se declaró infundada la costumbre que alegaba tener el ayuntamiento de Puerto-Rico de arrendar el pasaje de Palo Seco, por hallarse opuesto á lo prevenido á las ordenanzas de matrículas y al Real decreto de 20 de febrero de 1817 que abolió todos los derechos y privilejios concedidos á particulares y corporaciones. El goce de los privilejios otorgados á los matriculados se halla ratificado en Real órden de 24 de mayo de 1834 comunicada á la Habana en 20 de junio (7) espedida en vista de haberse creido que la libertad de

(7) Deseando la Reina Gobernadora mejorar la suerte de los españoles, removiendo los obstáculos que ofrecian las asociaciones gremiales por sus particulares estatutos y ordenanzas, para el adelantamiento de las diferentes industrias, tuvo á bien disponer por Real decreto de 20 de enero último, darles la forma que en el mismo se establece; mas cuando S. M. esperaba que las autoridades á quienes está cometida su ejecucion y observancia, se atemperarian á su literal contesto contraido precisamente á las industrias fabriles, ha visto que los gobernadores civiles de Barcelona, Valencia y el ayuntamiento de Cádiz, lo han hecho estensivo á los gremios de matriculados de mar, cuya industria es peculiar y está consignada esclusivamente á los que se inscriben para el servicio de sus reales bajeles de suerte que estos privilejios no puede decirse que son en favor del Estado, que es el que reporta los beneficios. Penetrada además S M. de que se faltaria á los elementos de justicia si los terrestres gozaran de los privilejios de la pesca, navegacion, y de la carga y descarga en los muelles y puertos, dejando con esta libertad reducidos á la ociosidad y la indijencia á los que ensayándose con estas faenas en el ejercicio marinero tienen la forzosa obligacion de acudir á su real servicio en la armada naval cuando para él son llamados: de que el mantenimiento de los matriculados depende de la guarda de sus privilejios, por cuyo modo no pesa aquel sobre el erario, siendo esta la causa principal de haberlos sostenido constantemente los augustos predecesores en el trono de nuestra escelsa reina Doña Isabel II: de que hasta en las innovaciones que sobre este particular se quisieron hacer en los años de 1810 á 1823 quedaron ilesos sustancialmente dichos privile-

ejercer cualquier industria que se concedió en 20 de enero de 1834 autorizaba el libre ejercicio de las de mar, y finalmente lo ratifica la Real

jios, debiendo únicamente gozar de ellos los individuos que se inscribiesen en las matrículas de mar: de que no se dudó de la utilidad y conveniencia del Estado en aquellos tiempos de mantenerlos así, porque siendo otra de las principales atenciones del Gobierno el adelantamiento del comercio y la conservacion de las posesiones de ultramar, acabarian estas de perderse, y aquel se arruinaria si sus introducciones y portacion no fuesen protejidas por la marina militar, que las defendia de la rapacidad de los piratas y corsarios armados por los disidentes de las colonias de ultramar sublevadas, y de todo otro enemigo. Y finalmente, de que no se habrian perdido centenares de leguas en tan preciosos dominios, si la España no hubiera debilitado sus escuadras, con cuyo motivo ha fijado sus paternales miras en rejenerarlas como Reina Gobernadora, reconociendo que á su prosperidad y aumento se debieron las ventajas políticas logradas en el año de 1790, por haberse armado con una celeridad poco comun sobre sesenta navíos de línea, y gran número de fragatas y buques menores; y convencida de que la presteza en su armamento se consiguió por el sistema organizado de las matrículas de mar, y de que esta milicia rejimentada por su peculiar ordenanza constituye la base esencial de la subordinacion á sus jueces naturales, produce la exactitud en el servicio y es la escuela de la instruccion marinera con el ejercicio de la pesca, navegacion y el tráfico de los muelles y puertos, como tambien de que dicha milicia la conservan algunas naciones marítimas, y otras ambicionan tenerla; á mas de que ningun español ni aun estranjero se halla privado de la libertad de aprovecharse de los productos que ofrece la industria del mar, con arreglo á ordenanza, siempre que se inscriba en la matrícula, porque el gozarla sin la obligacion á que está ligada de hacer el servicio, en los reales bajeles, seria contravenir á todos los principios de la justicia, y de que seria el mayor desconsuelo considerar la triste suerte del marinero, que arrostrando los peligros que continuamente le ofrece su plaza en los buques de guerra, cuando se restituyese á su casa por haber cumplido su turno de campaña, observase que el terrestre que habia permanecido tranquilo en la suya le robaba el ejercicio de su industria, del cual depende precisamente su mantenimiento y el de su familia, y que en este caso miraria con horror el servicio de los buques de guerra, porque no le proporcionaba la recompensa de su ocupacion y subsistencia, faltándole á sus prometidos privilejios, haciéndose preciso que por el erario se les asignase cierta cantidad que subiria á muchos millones, y pesaria en gran parte sobre el comercio ó habria de hacerse el servicio por levas ó reclutas de hombres ineptos y forzados. Por todo ello, considerando S. M. lo mas conveniente y útil al Estado, despues de haber oido la Junta superior de gobierno y administracion económica de la Armada, ha tenido á bien resolver, en nombre de su augusta hija la Reina doña Isabel II, se observe lo siguiente.—1.º Que los gobernadores civiles y ayuntamientos no se mezclen directa ni indirectamente en los negocios peculiares de las matrículas de mar, sus privilejios y asociaciones gremiales; que todo debe serles guardado con arreglo á lo prevenido en el artículo 10, título 5.º de la ordenanza de matrículas de 12 de agosto de 1802, dependiendo únicamente de los comandantes de marina de los tercios y provincias, como cuerpo rejimentado de la milicia de mar. 2.º—Que los gremios de matriculados de Cádiz y Valencia en el caso de haberse llevado á efecto el despojo de sus pri-

órden de 17 de abril de 1844 (8) espedida en vista de haber pretendido pescar los artilleros milicianos de Canarias, y en que se declara nuevamente que ninguna persona ó corporacion que no pertenezca á las matrículas de mar puede ejercitarse en la pesca. Ello, no obstante, por ciertas razones de equidad se permitió ocuparse en esta industria de mar á los rebajados de la matrícula en el departamento de Cádiz por Real órden de 27 de noviembre de 1851 (9). Pero cesa este privilejio cuando la absoluta necesidad de pescadores obliga á valerse de terrestres por falta

vilejios de carga y descarga, á consecuencia de las providencias equivocadas que sobre ello acordaron los respectivos gobernadores civiles y ayuntamiento de dicha ciudad de Cádiz en virtud del Real decreto de 20 de enero último, sean inmediatamente repuestos en el goce y disfrute de aquellos.—3.º Que cuando alguna corporacion de comercio se creyere perjudicada, segun el precio fijado á los trabajos de carga y descarga por el arancel, deberán acudir los que se juzgaren agraviados al Capitan jeneral del departamento ó Comandantes jenerales de los apostaderos á que corresponda, y hallando justo el agravio, dispondrán que la junta de comercio nombre dos diputados, que en concurso de otros dos que nombrará la junta gremial de matriculados, formen de comun acuerdo otro arancel, ó rectifiquen el anterior, el que se remitirá á las reales manos de S. M. para su soberana aprobacion, sin cuyo requisito continuarán rijiendo y observándose los que actualmente se hallan aprobados. Madrid 24 de mayo de 1834.

(8) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del espediente que V. E. me remitió con oficio número 794, instruido á consecuencia de las contestaciones habidas entre el comandante de marina de la provincia de Canarias y el de artillería del ejército, por pretender este que á sus artilleros milicianos no se les prive de navegar y ejercitarse en la pesca; y enterada de todo S. M. se ha servido aprobar la conducta del referido comandante de marina de Canarias porque su sentencia está fundada en el artículo 10 del título 5.º de la vijente ordenanza de matrículas, declarando al mismo tiempo S. M. que ni los artilleros de que se trata ni ninguna otra corporacion ó persona que no pertenezca á las matrículas de mar, puede emplearse en la industria de la pesca ni en el ejercicio de la navegacion. Dígolo á V. E. de Real órden para su conocimiento y fines consiguientes. Dios guarde, etc. Madrid 17 de abril de 1844.

(9) He dado cuenta á S. M. de la carta del Capitan jeneral del departamento de Cádiz que V. E. inserta en oficio de 25 de febrero último, número 181 en la que participa que con motivo del escrito que traslada del comandante del tercio naval de Sevilla, y considerando fundadas las razones que en él se esponen, le habia prevenido que sin embargo de lo dispuesto en la Real órden de 10 de enero del corriente año, para que solo puedan ejercitarse en la pesca y faenas de puerto los matriculados inútiles cuyo tiempo de servicio se acerque á dos años, continuasen hasta nueva resolucion disfrutando del permiso de pescar y ocuparse en las faenas de puerto los rebajados de la matrícula á quienes les estaba concedido por los jefes que le han precedido en el mando del departamento y por los jenerales inspectores; y S. M., conformándose con la opinion de V. E., se ha servido aprobar la providencia adoptada en el particular por el referido Capitan jeneral. Lo que digo á V. E. de Real órden, en contestacion y para los efectos consiguientes. Dios guarde, etc. Madrid 29 de noviembre de 1851.

de matriculados, conforme se declaró en Real órden de 1.° de diciembre de 1845 (10).

7. Pueden tambien los matriculados vender y conducir la pesca donde tengan por mas cómodo á sus intereses; en la intelijencia que si bien no podia ponérseles contribucion ni gravámen de ningun jénero por esta clase de tráfico segun previenen los articulos 126, tít. 3, trat. 1.° Ord. de la Real Arm., y el art. 7, tít. 5 Ord. de Mat. (11), confirmado

(10) He dado cuenta á la Reina Nuestra Señora de la instancia documentada que que por el Ministerio de la gobernacion de la península fué remitida á este de mi cargo, en 18 de setiembre último, en la que D. Antonio Marqués, fomentador de salazones en la villa de Camariñas, provincia de la Coruña, esponiendo la escasez de matriculados que esperimenta para el servicio de sus lanchas dedicadas á la pesca de la sardina, no obstante los anuncios que habia fijado en los puertos inmediatos, solicita que segun lo determinado en las Reáles órdenes de 3 de enero de 1816 y 20 de marzo de 1827 se le permita emplear terrestres en la citada pesca á falta de matriculados: y enterada S. M. de cuanto acerca del particular ha espuesto la Junta de Direccion de la Armada de acuerdo con el asesor jeneral de marina, en comunicacion de V. E. número 1927, y teniendo en cuenta la proteccion que es debida á la industria de la pesca, de cuyo fomento puede resultar beneficio á la misma matrícula, se ha servido resolver que puede llevarse á efecto la anunciada Real órden de 3 de enero de 1816, permitiendo el que los particulares puedan ejercitarse en esta sola pesca siempre que haya la absoluta falta de matriculados que se alega y sin que en lo mas mínimo se perjudique á estos, á cuyo efecto los jefes y empleados de la marina de los puntos donde se solicite hacer uso de esta concesion, habrán de cerciorarse detenida y plenamente de la necesidad que haya de este recurso, para que informe de ello el Comandante jeneral del departamento que es el que deberá acordar el permiso en los casos en que se penetre de ella y de la utilidad que puede resultar al fomento de esta industria, sin que propenda á introducir un abuso que seria perjudicial no solo á la matrícula sino al Estado; pues que el jefe político de la Coruña y el consejo provincial, al apoyar la solicitud del Marqués, fundados en que el privilejio que disfrutan los matriculados de ser los únicos á esplotar la inagotable riqueza que existe en aquellas rias, es perjudicial á los fomentadores de las industrias pesqueras, lo hacen sin duda por no conocer la ordenanza de matrículas, que es una ley vijente, por la cual cualquiera puede dedicarse al ejercicio de la mar y aprovechar sus beneficios, con tal de que se inscriba en la matrícula y quede sujeto al servicio de la armada cuando le corresponda; por lo que, lo que llaman privilejio no es sino un derecho que adquieren á título oneroso. Lo que digo á V. E. de Real orden á los efectos correspondientes. Dios guarde, etc. Madrid 1.° de diciembre de 1845.

(11) Art. 7.° En ninguna parte podrán los ayuntamientos ni otra alguna jurisdiccion establecer impuestos sobre el producto de la pesca de mis vasallos sin espresa órden del jeneralísimo de mi armada, precedida consulta que me haga en el particular; pues no solo es mi voluntad que mis matriculados de mar gocen francamente el privilejio de la pesca, sino tambien en su tráfico con toda libertad, pudiendo conducirla á dónde y cómo mas les convenga; sin que jurisdiccion alguna pueda coartarles esta franquicia que les concedo, sin consentirse gabelas ó contribucion alguna en dinero ó especie, como no esté mandada por mí, sobre que ce-

por Reales órdenes de 22 de julio de 1824 y 15 de febrero de 1825, en el dia deben pagar derecho de consumos. En estas materias téngase presente la Real órden de 11 de marzo de 1852 (12) declarando la libertad que compete á los hombres de mar para vender el producto de su trabajo en las barcas ó en las playas, pero dejándoles la facultad de concertarse con la hacienda por una módica cantidad, al efecto de que los

larán especialmente los comandantes de los partidos y ayudantes de los distritos; teniendo los matriculados amplia facultad para vender libremente el pescado en los muelles y playas sin postura ni intervencion alguna de las justicias ó rejimientos á que se sujetarán en la forma prevenida, si no prefieren internar el pescado en los pueblos para venderlo en ellos: no contrayendo esta obligacion si únicamente fueren de tránsito para conducirlo á otras poblaciones; bien entendido, que en todos los pueblos en que hubiere jefe militar de matrícula debe intervenir en los precios que se pongan al pescado por las justicias y ayuntamientos. *Tít. 5, Ord. de Mat.*

(12) Escmo. Sr.: Con fecha 22 de enero de 1849, se dijo por este Ministerio de mi actual cargo al Sr. Ministro de Hacienda lo que sigue:—Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. del dictámen emitido por el Consejo real en pleno, sobre el derecho que tienen los individuos de las matrículas de mar para no pagar impuesto alguno por el pescado que venden en sus embarcaciones ó en las playas en que lo desembarcan, con motivo de las cuestiones suscitadas entre las autoridades de marina y las de rentas á causa de las Reales órdenes contradictorias de 25 y 31 de marzo de 1846, espedidas acerca del particular, la primera por este Ministerio, y la segunda por ese del actual y digno cargo de V. E., cuyo dictámen se reduce á que por ambos Ministerios se adopte una disposicion menos absoluta, que conciliando los opuestos intereses que cada uno ha defendido, facilite la solucion de este negocio, siendo la que debe adoptarse, en concepto del Consejo, la de establecer por regla jeneral que los matriculados de mar conserven el privilejio de vender libremente el pescado en sus barcas ó en las playas, pero que debe estar sujeto dicho artículo al pago de derecho de puertas al introducirse en los puntos donde se halle establecido, con arreglo á las disposiciones jenerales del impuesto. Y enterada S. M. de este dictámen, se ha servido resolver que manifieste á V. E., como de su Real órden lo ejecuto, que este Ministerio se halla conforme con la opinion del Consejo, porque concilia la conservacion de la franquicia concedida á los matriculados de mar por su ordenanza y Reales órdenes posteriores, con el pago de los derechos de puertas por el pescado que se introduzca en los puntos en que se hallan establecidos aquellos derechos, por cuya razon, si ese Ministerio estuviese igualmente conforme, será conveniente que recaiga una resolucion definitiva en el sentido que propone el Consejo en u referido dictámen, de que acompaño á V. E. copia, ó en el que S. M. estime mas acertado, que circulada á todos los intendentes, evite los conflictos que entre ellos y las autoridades de marina han ocasionado las dos Reales órdenes contradictorias citadas, sirviéndose V. E. dar conocimiento á este Ministerio de la resolucion que S. M. tenga á bien dictar.—Al comunicar el Sr. Ministro de Hacienda, en Real órden de 1.° del corriente, que se halla de acuerdo aquel Ministro con lo que se ha insertado, añade que convenidos ambos Ministerios en la cuestion principal, queda pendiente otra secundaria ó de mera ejecucion, á saber: cómo han de exijirse los derechos de puertas cuando los pescadores por sí mismos espenden al menudeo una parte de la pesca convirtiendo en mercado público sus propias lan-

compradores al por menor no se vean molestados debiendo satisfacer derechos de puertas á su entrada en las poblaciones, y tambien la de 5 de agosto de 1853 (13) en que como consecuencia de las anteriores se

chas, á las cuales concurren los vecinos á comprar lo que necesitan para su diario consumo; porque los derechos ó han de exijirse á los vendedores como sucede en todos los demás casos, ó à cada comprador particularmente, y que escojiendo entre estos dos partidos el menos ocasionado á molestias y perjuicios, las autoridades de hacienda invitaron à los gremios de mareantes de las poblaciones marítimas sujetos al referido impuesto para que se concertasen por los derechos que devengue, no el pescado que vendan en sus lanchas y en los muelles á otras personas que despues lo revendan ó esporten, ni tampoco el que venden igualmente á los trajinantes y especuladores que lo saquen para conducirlo á otras poblaciones, sino el que espendan los mismos matriculados al pormenor para el surtido y consumo de todos los moradores de la capital marítima ó puerto habilitado en que forman ellos parte tambien, cuya idea adoptaron algunos gremios, comprendiendo la conveniencia de aceptar este medio con que se les brindó, y convencidos de que concertándose quedaban notablemente favorecidos por ser moderadísimas las sumas que habian ofrecido y se les habian aceptado, al paso que quedaban libres de toda traba fiscal; porque en Málaga no habia podido realizarse el concierto, porque se ha opuesto el comandante de aquel tercio naval á que se verifique. De todo lo espuesto he dado cuenta á S. M., y enterada de ello, se ha servido resolver que se lleve á efecto la regla jeneral establecida en la Real órden inserta, de conformidad con el dictámen del Consejo real en pleno, y acordada por este Ministerio y el de Hacienda; y que las autoridades de marina dejen en libertad á los matriculados para que voluntariamente y en los términos referidos se concierten con las autoridades de hacienda, á fin de resarcir por una suma módica los derechos que en otro caso habrán de satisfacer los compradores, dificultándose su exaccion y la venta del pescado.—Lo que digo á V. E. de Real órden para su cumplimiento y circulacion, como resultado de los oficios de su antecesor de 25 de abril, 19 de mayo y 2 de junio de 1846, números 2,529, 2,708 y 2798, que produjeron el dictámen del Consejo real citado en la Real órden inserta. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 11 de marzo de 1852.—Armero.

(13) Escmo. Sr.: El Sr. Ministro de la Gobernacion dice con fecha de ayer desde San Ildefonso al gobernador de la provincia de las Islas Baleares lo que sigue:—Enterada la Reina (Q. D. G.) del espediente instruido acerca de las contestaciones que han mediado entre el gobernador de las Islas Baleares y el capitan del puerto de Palma, sobre el establecimiento de un puesto público en el muelle para vender pescado, S. M. oido el parecer del Consejo real en sus secciones reunidas de Estado, Marina, Gobernacion y Hacienda, y de acuerdo con su dictámen, se ha dignado resolver prevenga a V. E. que los pescadores por consecuencia del derecho que les otorga la ordenanza de matrículas vijente en su artículo 7.°, título 5.° y otras disposiciones posteriores pueden formar en el paraje del muelle ó playa que les designe el capitan del puerto el tinglado ó cobertizo que estimen necesario sin prévio permiso de la autoridad civil; siempre que no tenga otro objeto que el de vender en aquel sitio el fruto de su trabajo y que al efecto les autorice para ello el capitan del puerto de acuerdo con el gobernador militar de la plaza. Y para evitar cualquier concepto equivocado en que pueden estar los hombres de

declara que los matriculados tienen facultad de levantar un tinglado en la playa para vender mas cómodamente el pescado, sin perjuicio del derecho que compete á las autoridades municipales para celar no se perjudique al público en el peso ó en la calidad del mismo.

8. En conformidad á las Reales órdenes de 23 de junio de 1824 y de 25 de marzo de 1842 el pescado fresco conducido en naves españolas y cojido por españoles con artes españolas debe considerarse español y admitirse sin pago de derechos sea cualquiera el punto en que se hubiera pescado.

9. Aun cuando no es lícito despues de puesto el sol alijar el cargamento de los buques, se esceptúan de esta regla los pescadores, ya porque la naturaleza del suyo no consiente demora, ya tambien por hallarse así prevenido en Real órden de 2 de octubre de 1834 (14).

10. Acerca la documentacion ó licencias que deben llevar los buques empleados en la pesca, V. *Patentes*.

11. En favor de la pesca y para que los buques destinados á ella pudiesen contar con mayores ventajas se declaró en Real órden de 7 de julio de 1850 (15) que podian dedicarse al tráfico interior del puerto

mar con respeto á sus derechos en la libre venta del pescado, sin intervencion de las justicias ó rejimientos, por la autoridad de marina deberá hacerse entender: Que esta no intervencion de ningun modo impide al ayuntamiento el inspeccionar los puestos donde se venda el pescado, cualquiera que sea su forma; á fin de evitar que en la venta del citado artículo se entrometan personas estrañas á la matrícula de hombres de mar, é igualmente que al público se defraude en el peso y calidad del pescado; para lo cual el alcalde ó sus tenientes pueden adoptar las disposiciones que estimen mas adecuadas á prevenir las faltas que en esta parte pueden cometerse, y cuyo castigo es de su esclusiva competencia con sujecion á la lejislacion vijente. De Real órden comunicada por dicho Sr. Ministro, lo traslado á V. E. para los efectos correspondientes. Madrid 5 de agosto de 1853.

(14) S. M. á quien he dado cuenta de la instancia de los directores del gremio de pescadores de Sanlúcar de Barrameda, en la que hacen presente los perjuicios que se les irrogan á causa de que los jefes de carabineros de costas y fronteras situados en bonanza, les impiden desembarcar el pescado, si las embarcaciones llegan con él despues de puesto el sol, fundados en la Real órden de 17 de junio de 1819 comunicada por ese Ministerio, se ha dignado mandar diga á V. E., como de su soberana órden lo verifico, que la citada disposicion de no alijar las embarcaciones despues de puesto el sol, no debe entenderse con las que se ejercitan en la pesca, por cuanto no es posible se sujeten á restricciones de ninguna clase, como se previene en varias Reales órdenes vijentes, porque de lo contrario seria esponer á los individuos que se dedican á ella á perecer de necesidad; y últimamente que estando como está mandado en Real órden de 30 de enero de 1832 las medidas que deben tomarse en los casos que puedan producir sospecha de contrabando por parte de las autoridades de Hacienda y Marina, nada es mas natural que el que los citados jefes de carabineros se arreglen á ella y cumplan con lo que se les previene. Madrid 2 de octubre de 1834.

(15) Véase en la nota 9, páj. 228.

dando conocimiento á la comandancia de marina respectiva. Tambien al tráfico costanero en tiempo de veda segun se dice en el núm. 9 de la voz *Patron*.

12. El conocimiento de lo relativo á pesca en todas partes donde bañe el agua salada y tenga comunicacion con el mar es de la competencia de las autoridades de marina segun se espresa en el núm. 6 de la voz *Jurisdiccion*, páj. 481.

13. Acerca los casos en que puedan hacer las veces de *Prácticos de puerto*, véase el núm. 1 de esta voz. Véase *Vidasoa*.

PILOTO. El que gobierna y dirije un buque en su navegacion. Dependiendo los intereses y vidas de los que ván en una nave de la pericia y conocimientos del que la manda, el Gobierno ha debido naturalmente prohibir lo verificase persona que no tuviese los científicos y prácticos para hacerlo con acierto.

2. Como para el gobierno de una nave además de los conocimientos científicos son muy indispensables los prácticos, ya de tiempos antiguos se estableció hubiese tres clases de pilotos, que debian ser examinados por el piloto mayor con asistencia de sus ayudantes ó de otros dos pilotos hábiles en defecto de aquellos, y segun su habilidad se les admitia á la clase que por sus conocimientos eran dignos, conforme para la armada lo preceptúan los arts. 5, 6 y 7, tit. 1, trat. 4, Ord. de la Real Arm. (1) cuyas disposiciones hace aplicables á la marina mercante el art. 18 del propio título (2), por cuanto exije á estos los propios conocimientos que aquellos, estableciendo en los arts. 35 y siguientes las

(1) Art. 5.° Para servicio de la Armada, habrá tres clases de pilotos: primeros, segundos, y ayudantes ó pilotines: su número en cada departamento, se arreglará por las órdenes que yo diere; y la provision de sus vacantes pertenecerá al Director jeneral de la Armada, bajo las reglas siguientes.

Art. 6.° El piloto mayor con asistencia de sus ayudantes, ó de otros pilotos hábiles, ha de examinar á el que pretendiere plaza de tal, sobre los puntos esenciales del arte de navegar, y uso de los instrumentos precisos para su práctica; y cuando no le quede duda de la habilidad del pretendiente, lo declarará en certificacion firmada por él y por los ayudantes ó pilotos que hubieren asistido á el examen, con espresion de la clase en que deba ser admitido.

Art. 7.° Antes de espedir esta certificacion, ha de informarse el piloto mayor con cuidado si el pretendiente es por todas sus circunstancias digno de ser admitido; porque de no concurrir en él la de hombre de buena conducta, y loables costumbres, no hará aprecio de su intelijencia en la náutica: con advertencia, de que en la clase de primeros no se admitirá quien no tenga cumplidos veinte y cinco años de edad. *Tít. 1, trat. 4, Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 18. En ningun navío de particulares, con especialidad de los que naveguen en la carrera de Indias, se dará plaza de piloto á el que no presente aprobacion del piloto mayor de la Armada, ó de cualquiera de los directores de pilo-

escuelas de náutica y la competente práctica antes de entrar á pilotin ó sea tercer piloto.

3. Pero estas providencias quizás no se cumplirian con el rigor que exije la seguridad de las naves y sus cargamentos, pues que en vista de los muchos naufrajios que acontecian, y que se atribuyeron á falta de buenos pilotos, en Real órden de 12 de julio de 1783 (3) se mandaron

tos de los departamentos, quienes deberán examinarlos del mismo modo que los que hayan de admitirse para servicio de mi Armada, y darles certificacion de que conste; y el piloto mayor tendrá lista de todos los que se examinaren y aprobaren para las ocasiones en que sea necesario emplearlos en mi servicio. *Tít.* 1, *trat.* 4, *Ord. de la Real Arm.*

(3) Atento siempre el Rey al fomento de sus vasallos y prosperidad de sus reinos, ha oido con sumo sentimiento varias relaciones de calamidades sucedidas en la navegacion de buques mercantes; y deseoso S. M. de atajar el progreso de este daño tan destructivo al Estado, mandó se tomasen informes y adquiriesen las noticias conducentes á la averiguacion de su oríjen para proceder con oportunidad al remedio; de todo lo cual, y de representacion últimamente dirijida á S. M. por un particular de Santander, resultando como principal causa el no llevar las embarcaciones pilotos espertos y aprobados en la teórica y práctica de su arte capaces de gobernarlas, ha resuelto S. M. que los directores de pilotos en los departamentos de marina, y los maestros de las escuelas de navegacion establecidas en sus dominios con Real proteccion, examinen al que pretendiere plaza de pilotin, segundo piloto y primero para las navegaciones de Europa, teniendo hechas las campañas precisas para adquirir la práctica necesaria ó correspondiente á cada plaza: Que deba ser el examen con las formalidades y circunstancias que previenen los artículos 6.° y 7.°, tratado 4.° título 1.° de la primera parte de las ordenanzas de la Armada, espresando en el nombramiento ser limitado el examen para navegar en los mares de Europa: Que no se examine para pilotin de la carrera de América á quien no justifique con certificaciones de las contadurías de marina ó por roles que los jueces de matrícula tienen en los puertos haber hecho dos viajes redondos á aquellos dominios ejerciendo el arte de la navegacion, ó un viaje solo como en él haya hecho algunas travesías ó el viaje redondo, y algunas campañas en Europa en los bajeles de S. M.: Que igualmente acompañe á las certificaciones que acrediten los viajes hechos papel del dueño del buque en que vá á emprenderlo nuevamente (intervenido del Juez de la matrícula) en que esprese haberle elejido para su embarcacion, convenio ó ajuste, nombre del buque y su destino: Que verificado el examen conforme á los citados artículos, esponga el Director si fué en departamento, y el maestro si en alguna de las escuelas en el nombramiento que dé al examinado el próximo viaje que vá á hacer, y que en los sucesivos (presentando siempre para cada uno el citado papel del dueño) pondrá al pié del nombramiento el V.° B.° para que haga viaje á tal parte, en tal embarcacion, la fecha y media firma, pues este es el único instrumento que ha de conservar en sí el interesado; porque las certificaciones y papeles de los dueños que presente han de quedar legajados con el número del fólio en que se puso en el libro de la Direccion ó de la escuela el asiento del sujeto, en el que han de notarse todos los V.os B.os que se le dieren, como lo demás que ocasione, etc.: Que en los puertos distantes de los departamentos recaigan en el capitan de él las

cumplir las disposiciones arriba espresadas, y que los nombramientos se limitasen para navegar en los mares de Europa, y además se previno que no se examinara á nadie para pilotin de la carrera de América, sin haber hecho dos viajes redondos á aquellos dominios ó un solo viaje redondo y algunas travesías, ó algunas campañas en los bajeles del Estado. Para ser examinado de segundo piloto, es indispensable tener tres viajes redondos á América, y para primero cinco, debiendo ser examinado además sobre las entradas y salidas de los puertos de los tres departamentos.

4. En los arts. 2 y 3 del tít. 8, Ord. de Mat. (4), vino á establecerse

mismas facultades (esceptuando el exámen) que los directores y espresados maestros, y en los que no hubiese capitan de puerto recaigan las propias facultades en el juez de matrícula, quien así en unos como en otros puertos recojerá los documentos que presente el pretendiente, y hará en las listas los debidos asientos, y sin la indispensable circunstancia de reciente examen ó reciente vuelta de viaje, no pondrán V.° B.° ni se sentará plaza á ninguno que la tenga de pilotin sin nuevo examen: Que así los capitanes de puerto como los jueces de matrícula apliquen todo su celo y vijilancia para que no salga embarcacion alguna al mar que, segun su porte no lleve los correspondientes pilotos examinados, particularmente si el viaje es para las Américas; ó igualmente no dejen de salir con solo pilotin embarcacion alguna por las malas consecuencias que ha orijinado este abuso. Finalmente, que para ser examinado de segundo piloto de la carrera de Indias, ha de justificar del mismo modo que para pilotin haber hecho tres viajes redondos á América, y para primer piloto cinco, guardando en todo lo demás las formalidades que se han esplicado para pilotin, aunque no se exijan las propias seguridades sobre la continuacion del ejercicio como se mandó para aquel; con prevencion de que para primer piloto ha de ser examinado (sea para los mares de Europa ó de América) muy particularmente sobre la entrada y salida de los puertos de los tres departamentos, como está prevenido en 20 de marzo de 1758; todo lo cual manda S. M. que los Comandantes jenerales de los departamentos, Comandante en Jefe y Directores del cuerpo de pilotos, intendentes de marina, ministros de matrícula, capitanes de puerto, maestros de escuelas de navegacion establecidos en el reino, y dueños de buques mercantes, hagan observar y observen cada uno en la parte que le corresponda, como medio mas oportuno para evitar las repetidas desgracias que esperimentan sus vasallos por la ignorancia de los pilotos que navegan omo tales sin los correspondientes requisitos; dejando en su fuerza y vigor la práctica que se sigue en su Real casa de contratacion á Indias para el que haya de navegar con plaza de tal primero, como arreglada á sus leyes y facultades que estas dán al Comandante en Jefe de dicho cuerpo, que (como piloto mayor) deben continuar y observarse las formalidades y requisitos acostumbrados desde la formacion del espresado cuerpo.— Dios guarde á V. muchos años.— Madrid 12 de julio de 1783.—Antonio Valdés.—Sr. Marqués de Casatilly.

(4) Art. 2.° Véase la nota 1, páj. 290.

Art. 3.° El de pilotos ha de hacerse por el comandante del cuerpo con asistencia de sus ayudantes ó de otros dos de la clase de primeros de mi Armada, fijándolo sobre las materias esenciales de la profesion, de suerte que pueda for-

un sistema de exámen cuasi igual al referido, exijiéndose solo que antes se haya de solicitar del Capitan jeneral del departamento la admision del aspirante á la clase de pilotos, lo cual concederá ó negará, segun sea ó no escesivo el número de los que las obtengan, acerca lo cual véase lo que decimos en el núm. 12.

5. Estas disposiciones sufrieron alguna modificacion muy importante por la Real órden de 2 de julio de 1804 (5), en que se autorizó á los con-

marse un seguro juicio de la suficiencia del sujeto; si se lograse este conocimiento, le dará el comandante de pilotos certificacion que lo acredite, con la cual pueda despacharle su nombramiento el Capitan jeneral. *Tít.* 8, *Ord. de Mat.*

(5) Habiéndose suscitado algunas desavenencias entre el comandante militar de San Sebastian y el consulado de aquella ciudad, sobre querer este cuerpo espedir por sí los títulos de exámenes de pilotos y contramaestres, y ocurrido tambien á este Ministerio el consulado de la Coruña, con la pretension de presidir los actos de los citados exámenes; queriendo el Rey conciliar estas diferencias con consideracion, tanto al distinguido carácter de los comandantes militares de las provincias de Marina y ayudantes de sus distritos con el aprecio que le merecen los consulados, se ha servido S. M. resolver que en lo sucesivo se observe en todas las escuelas náuticas, cuando se trate de los exámenes de los pilotos y contramaestres, lo que sigue: — 1.° Que los aspirantes á ser examinados en dichas clases presenten su instancia al consulado, quien deberá pasarla al comandante del tercio ó provincia para que señale el dia y hora en que podrá asistir á aquel acto, y lo ejecutará por sí siempre que se lo permitan las obligaciones del servicio de que está encargado, y en su defecto mandará para el tiempo citado á su segundo ó al ayudante temporal.—2.° Que los exámenes se celebren en la sala principal de la casa consular á presencia de este tribunal, ó de algun individuo de él que le represente, en concurrencia del comandante militar, ó del que este nombrare, el cual deberá tener en dicho acto lugar preferente para presidir.—3.° Que concluido el exámen, al cual deberán concurrir los maestros de la escuela náutica con el secretario del consulado, se formará por este el acta de lo que allí se hubiere obrado, que firmarán con dicho secretario el comandante de marina, ó el que en su nombre asista, y despues por su órden los individuos del consulado y maestros examinadores.—4.° Que precedida esta formalidad, se proceda á estender el título correspondiente para entregar al interesado, el cual deberá ser espedido á nombre del consulado, haciéndose particular espresion en él de la concurrencia del comandante de marina, ó del que le represente, quien, á continuacion del mismo título, deberá poner su visto bueno y su firma, sin cuya circunstancia será nulo el espresado título.—5.° Que en los pueblos en que haya escuela náutica y no exista tribunal consular, y sí comandante ó ayudante militar, se observe lo dispuesto para estos en los artículos antecedentes, sin alterar el órden que en lo demás esté establecido en dichas escuelas.—6.° Que en consideracion á la idoneidad que debe concurrir en los comandantes y ayudantes militares, no asistan los censores á los exámenes, á no ser que en algun caso lo exija la necesidad, y entonces se podrá nombrar por los mismos comandantes ó ayudantes de los distritos de marina donde exista la escuela náutica. V. E., sin embargo de todo, se servirá resolver lo que halle ser mas arreglado y justo.—Contéstese á Hacienda en estos términos, fundándolo en que, cuando se estableció el reglamento que reclaman, estaban las matrículas en el cuerpo político, y habiendo pa-

sulados para verificar los exámenes de pilotos, bajo la presidencia de las autoridades de marina y espedirles sus nombramientos. Pero en 19 de agosto de 1815 (6) se restableció lo dispuesto en las Ord. de Mat. tocante á exámenes, fijándose en términos mas precisos y concretos los puntos sobre los que deberia versar. Por las molestias é inconvenientes que traia tener que ir á la capital del departamento para sufrir los exámenes ante el comandante del cuerpo de pilotos, en Real órden de 8 de noviembre de 1824 (7) se autorizó á los comandantes de matrículas para

sado despues al de guerra, son facultativos y mas seguros para censurar y aprobar los exámenes del pilotaje: que por otra parte parece estraño que quieran los consulados ejercer jurisdiccion que no pueden tener, y se apoyen con frecuencia en la propiedad de los fondos con que se hacen estos gastos, de que no son mas que administradores y á que concurren todos los consumidores, siendo mas estraño que pretendan se dé la autoridad de S. M. tan natural en todo lo que dice con el bien público, como violenta en los que ni entienden la materia de que se trata, ni tienen el supuesto derecho de propiedad; que á vista de todo diga su opinion para que de acuerdo demos cuenta á S. M.—Fecho en 15 de junio de 1804.—Lo que comunico á V. E. de Real órden para que, haciéndolo saber en la comprension de ese departamento, tenga su puntual y debido cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 2 de julio de 1804.—Sr. D. Felix de Tejada.

(6) Las frecuentes y desgraciadas pérdidas de buques mercantes por efecto conocido de la ignorancia demasiado comun de sus capitanes, han llamado la atencion de S. M. particularmente hácia el remedio de tan graves males y de los perjuicios que se siguen á los particulares igualmente que al Estado. Bien considerado este negocio, y oidos los pareceres que se conceptuaron oportunos, se ha servido S. M. resolver, de acuerdo con lo manifestado sobre el particular por el Supremo Consejo del Almirantazgo, que todos los pilotos mercantes presentes y futuros se sujeten indispensablemente para ejercer sus funciones al exámen prevenido en el artículo 3.°, título 8.° de las ordenanzas de matrículas, extendiéndolo á la aptitud y pericia en las principales maniobras y faenas mas importantes en temporales, varadas, empeños de costas, entradas y salidas de puertos difíciles, abordajes y otros semejantes, exijiéndose precisamente, y debiendo concurrir sin la menor induljencia en los aspirantes á pilotos las cualidades determinadas por el artículo 2.° del título mismo. Tambien es su Real voluntad que los reconocimientos de buques al tiempo de dar la vela se hagan con la mayor escrupulosidad y circunspeccion, á fin de que salgan en perfecto estado marinero, sin disimulo alguno en esta parte; y que se recomiende y encargue estrechamente la exacta y rigurosa observancia de las ordenanzas sobre todos estos puntos. De órden de S. M. lo digo á V. E. para que espida las conducentes á su cumplimiento, haciéndolo saber en la Armada. Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio y agosto 19 de 1815.—Sr. D. Felix de Tejada.

(7) Escmo. Sr.: Habiéndome dirijido el Sr. Secretario de Estado y del despacho de Hacienda una esposicion del consulado de Mallorca, haciendo presente que el comandante militar de aquel tercio naval le ha encargado la observancia de las Reales órdenes de 19 de agosto de 1815 y 25 de diciembre de 1818, preventivas á que los exámenes de los pilotos particulares ó del comercio se hiciesen en las ca-

verificar en su distrito los que debian practicar los jefes del cuerpo de pilotos de la Armada. Sufrió despues diversas modificaciones este punto, hasta que por Real órden de 5 de junio de 1847 (8) se mandó cuidase del exámen de los pilotos mercantes, una junta compuesta del Mayor jeneral y de los capitanes de fragata ó tenientes de navío, nombrados por el Capitan jeneral.

6. Establecido el Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas, creyó éste que las escuelas de náutica debian depender del mismo, é instruido el oportuno espediente en Real órden de 31 de mayo de 1847 (9), espedido por el Ministerio de Marina, opinó éste lo contra-

pitales de los departamentos; manifestando al mismo tiempo los perjuicios que de esto se seguirian al comercio marítimo si se anulasen los que aquella corporacion tenia verificados de buena fé, intervenidos con la presidencia de los respectivos nombramientos, con el visto bueno de los últimos, respecto de haber sido facultada para ello por otras Reales órdenes de los años de 1804 y 1805, por no haber tenido el menor conocimiento hasta ahora de las primeras; he elevado este expediente á la soberana consideracion del Rey N. Sr.; y hecho cargo de sus pormenores, y deseando su paternal corazon conciliar el bien de sus amados vasallos con el del mejor servicio del comercio marítimo se ha dignado resolver que en lo sucesivo se siga lo dispuesto en el artículo 2.° del título 8.° de la ordenanza de matrículas, en cuanto al modo de entablar sus instancias los pretendientes, y que se sustituya al exámen y certificacion del comandante del cuerpo de pilotos que exije el art. 3.°, el que con igual certificacion deberán practicar en los propios términos los comandantes de los tercios navales y provincias de marina; para que mediante este requisito, los Capitanes jenerales de los departamentos espidan á los pilotos mercantes, sus respectivos títulos ó nombramientos con arreglo á ordenanza, sin que haya necesidad de que en esto intervengan los consulados; pues quiere S. M. que todo se haga en nombre y bajo la autoridad de los mismos Capitanes jenerales, sin mas diferencia que la de que los jefes de matrículas en las provincias ejerzan por sí las funciones que el mencionado artículo 3.° comete en las capitales de los departamentos á los comandantes del cuerpo de pilotos. De órden de S. M. lo advierto á V. E. para su intelijencia, y á fin de que esta soberana resolucion la circule en la armada para su puntual cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio 8 de noviembre de 1824.—Luis María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(8) Suprimidas las academias de pilotos á quienes estaban cometidos en los departamentos los exámenes de los que despues de haber hecho las campañas de reglamento aspiraban á obtener los nombramientos de pilotos mercantes, se ha dignado resolver la Reina Nuestra Señora que dichos exámenes se verifiquen en lo sucesivo en cada uno de los departamentos por una junta compuesta del mayor jeneral del mismo como presidente, y de dos capitanes de fragata ó tenientes de navío nombrados por el Capitan ó Comandante jeneral, de entre los oficiales, bien sea de la carrera activa ó de la de tercios navales que teniendo menos probabilidades de ser destinados fuera del departamento, reunan las circunstancias á propósito para el objeto. Dígolo á V. E. de Real órden á los fines de su cumplimiento. Dios guarde, etc. Madrid 5 de junio de 1847.

(9) La Real órden que V. E. se sirvió dirijirme en 15 de abril último relativa á

rio por las razones que aparecen en la misma. Pero llevado el espediente al Consejo de Ministros consideró que en nada perjudicaba al de Marina, el que éste, asi como todos los demás ramos de enseñanza,

cual de los dos Ministerios si el del digno cargo de V. E. ó el de Marina debe continuar encargado de la enseñanza del pilotaje, fué trasladada á la Direccion jeneral de la Armada para que manifestase su opinion, y esta corporacion en carta de 28 del actual, me dice lo siguiente. «Escmo. Sr.: Cumpliendo la Junta de direccion de la Armada con la Real órden de 15 de abril último sobre la disyuntiva que presenta la espedida por el Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas referente á la ulterior dependencia de las escuelas náuticas, dice: que basta á su entender examinar la índole de estas escuelas y su objeto para dar fundada solucion á los puntos sobre que en esta Real órden se consulta al Ministerio de Marina, los cuales pueden enunciarse de este modo:—Consideradas las escuelas de náutica únicamente en su relacion con la marina mercante deberán cometerse, como las demás industriales y profesionales á la vijilancia y direccion del citado Ministerio; ó bien en el caso de ser consideradas en su relacion con la marina militar, no deberán sustraerse del cuidado y vijilancia del Ministerio del ramo.»—Para esclarecer la cuestion que se propone y desvanecer la duda que parece le sirve de fundamento, basta considerar que las escuelas náuticas, ni por su índole ni por su objeto pueden ser comparadas con las industriales y profesionales de que habla la Real órden, ni asimilarse á ningun otro ramo de las ciencias que se hallan justamente sometidos á una direccion única y á un sistema uniforme de enseñanza. Los que ejercen el majisterio de aquellas ó las profesiones mismas, se encuentran por lo comun, bajo la inmediata inspeccion de sus jefes y al alcance de los tribunales respectivos, y en donde los errores causados por su ineptitud ó insuficiencia, son de fácil remédio y poco trascendentales por lo jeneral, y á los intereses que se les confian, en tanto que los pilotos que han de salir de las escuelas náuticas, dejando aparte el carácter especial de las ciencias que constituyen esta ardua profesion teniendo á su cargo las vidas de las tripulaciones y pasajeros y muy grandes intereses; pendiendo de su pericia en gran parte el éxito de las empresas mercantiles, obran por sí solos en la vasta estension del Océano, y sobre ellos pesa únicamente una inmensa responsabilidad, que requiere jueces idóneos y especiales, así para calificar su aptitud como para examinar y fallar sobre sus actos y desempeño en la navegacion; de aquí su natural relacion y dependencia en la marina militar y la inspeccion que á esta corresponde y ha ejercido siempre sobre tales establecimientos de enseñanza; pues aunque por Real órden de 20 de febrero de 1826, quedaron estas separadas de la marina, determinacion que están muy lejos de haber justificado los resultados, esta declaracion que fué hecha, no obstante, con restricciones y circunstancias que hacian depender del de la marina el nombramiento de los maestros. los cuales debian probar su idoneidad, sometiéndose ya fuesen particulares ó pilotos de la armada á un exámen especial en los departamentos. Además; la intervencion que ha ejercido la marina en las escuelas, aun despues de su separacion es especial, gubernativa y análoga á la que con el mismo carácter practica para la inscripcion y habilitacion de las embarcaciones del comercio; y si esta intervencion tiene por objeto la legalidad de los actos y la seguridad de los intereses del comercio mismo, ¿cómo podrá ponerse en duda que con mayor suma de razones incumbe á la marina la instruccion, exámen y nombramiento de los pilo-

corriesen á cargo del de Instruccion pública, y puestos de acuerdo ambos Ministerios, en Real decreto de 20 de setiembre de 1850 (10) se mandó observar el reglamento en que se declara que para ser piloto se

tos que han de dirijir aquellas embarcaciones ?— A estas razones, bastantes por sí solas á justificar este derecho, puede agregarse que si las escuelas y pilotos en ellas formados, se declarasen esclusivamente dependientes del Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas, espidiendo éste sus títulos y calificando sus servicios y actos responsables, quedarian aquellos separados é independientes de la jurisdiccion y fuero de marina, y anulados por consiguiente de la Ordenanza de Matrículas de mar, en los artículos 1.°, 2.° y 3.° del tít. 8.° concernientes á los pilotos con enorme perjuicio en el servicio del Estado y de los particulares, resultando de este modo en la mar el conflicto y singular anomalía de dos jurisdicciones.— Si para corroborar las razones espuestas y justificar la necesidad de esta intervencion por parte de la marina fuese forzoso aducir hechos recientes, los suministrarian los antecedentes que se tienen á la vista, recordando la Junta los graves abusos observados en la última revista de inspeccion pasada á las matrículas en una de las provincias de levante, causados por la tolerancia de algunas autoridades, ó la relajacion en la observancia de las órdenes vijentes respeto de las escuelas náuticas, sistema de enseñanza y exámenes de alumnos. De este espediente resulta, que solo en el tercio de Barcelona habia matriculados 1154 pilotos para dotar 355 embarcaciones, las cuales, suponiéndolas dotadas contra la costumbre con dos cada una, resultaria todavía un sobrante de 444 pilotos; deduciéndose de este esceso reparable la prodigalidad con que se han espedido aquellos títulos y las inobservancias de lo que tan fundadamente establece la ordenanza de matrículas en los artículos 1.°, 2.° y 3.° del título 8.° ya citados; á favor de la cual se han examinado y obtenido nombramientos de terceros y segundos pilotos de todos mares, multitud de individuos, que por eludir el servicio de campañas ó el de quintas han cursado ocultamente la náutica y obtenido certificaciones de maestros no autorizados, sobre cuyos graves hechos acordó la Junta en 31 de julio de 1844 la adopcion de medidas fuertes y eficaces, capaces de cortarlos radicalmente, en tanto que se establecia un arreglo jeneral para fijar el número de escuelas náuticas, con el plan gubernativo y de enseñanza.»—Y habiendo dado cuenta á S. M. (Q. D. G.) se ha servido resolver de conformidad con dicha opinion que se traslade á V. E. como de su Real órden lo ejecuto á los fines oportunos y por resultas de su citada comunicacion. Dios guarde, etc. Madrid 31 de mayo de 1847.

(10) Encargado el Ministerio de Comercio, Instruccion y Obras públicas de la organizacion y direccion de las escuelas de náutica, en virtud de acuerdos que con mi Real aprobacion se dictaron por dicho Ministerio y el de Marina, y en consecuencia de las bases establecidas igualmente de comun acuerdo entre los mismos, que tambien fueron aprobadas por Reales órdenes de 14 y 15 de marzo de 1849; consultadas las necesidades de este importante servicio, y con objeto de dotar á la marina mercante de pilotos idóneos que inspiren confianza y seguridad á los grandes intereses del comercio y de la navegacion, á propuesta del Ministro de Comercio, Instruccion y Obras públicas, de acuerdo con mi Consejo de Ministros, vengo en decretar lo siguiente:

Artículo 1.° Los estudios para pilotos de la marina mercante serán de dos clases: teóricos y prácticos.

necesitan estudios teóricos y prácticos, se establecen las escuelas de náutica, se fija la edad que por lo menos han de tener los que quieran cursar en ellas, y los conocimientos de que han de presentarse adorna-

Art. 2.° Los estudios teóricos, además de los preparatorios que se fijan en el artículo 3.°, durarán tres años, y comprenderán las materias siguientes:

Primer año. Primer curso de matemáticas elementales (aritmética, áljebra hasta las ecuaciones de segundo grado inclusive; progresiones y logaritmos). — Jeografía física y política.—Dibujo lineal.

Segundo año. Segundo curso de matemáticas elementales (jeometría y trigonometría plana, topografía ó principios de jeodesia). — Física esperimental (comprende los principios de mecánica.)—Dibujo jeográfico.

Tercer año. Trigonometría esférica. — Cosmografía. — Pilotaje y maniobras, lo cual se enseñará precisamente en buques.—Dibujo hidrográfico.

Art. 3.° Para ingresar en estos estudios deberán tener los aspirantes los conocimientos que comprende la instruccion primaria elemental completa, con toda la estension posible en la aritmética, y para su admision se someterán á un exámen; además deberán haber cumplido 14 años y no pasar de 18, tener una constitucion robusta y haber observado buena conducta.

Art. 4.° Se crean escuelas completas de náutica en Alicante, Barcelona, Bilbao, Jijon, Málaga, Palma de Mallorca, Santander y Tarragona, las cuales estarán incorporadas á los respectivos institutos de segunda enseñanza, á escepcion de la de Jijon, que se arreglará á lo dispuesto en la fundacion de aquella escuela y á lo prevenido en este decreto. Luego que en Cádiz se establezca instituto, se creará escuela completa de náutica.

Art. 5.° Habrá escuelas especiales de náutica en Cartajena, Coruña, Ferrol, Santa Cruz de Tenerife, Palmas en Canarias, Mahon y San Sebastian. Tambien la habrá en Cádiz hasta que se establezca el instituto.

Art. 6.° En las escuelas completas se harán todos los estudios correspondientes á los tres años de la carrera. A este fin se crea en cada uno de los institutos de que forman parte, una cátedra de cosmografía, pilotaje y maniobra, y de dibujo hidrográfico, la cual será pagada por el Estado.

Art. 7.° En las escuelas especiales de náutica únicamente se estudiarán las materias correspondientes al tercer año.

Art. 8.° Para ingresar en las escuelas especiales de náutica se necesita: 1.° Haber cumplido 16 años y no pasar de 20, tener constitucion robusta y buena conducta.—2.° Haber estudiado y probado las materias correspondientes á los dos primeros años de la carrera en un instituto de segunda enseñanza ó en otro establecimiento público. El dibujo lineal y jeográfico podrá estudiarse privadamente.

Art. 9.° Las escuelas especiales estarán bajo la dependencia y vijilancia del gobernador de la provincia respectiva, y en delegacion de este, del alcalde del pueblo. En la parte académica se considerarán incorporadas: la de Cádiz, al instituto de la universidad de Sevilla; la de Cartajena, al instituto de Murcia; las de la Coruña y el Ferrol, al instituto de la universidad de Santiago; las de Santa Cruz de Tenerife y ciudad de las Palmas, al instituto de Canarias; y la de San Sebastian, al instituto de Vergara. Dichas escuelas pasarán á los establecimientos citados las listas de matrículas y exámenes y los espedientes para la certificacion final.

Art. 10. Los gastos de las escuelas especiales, en la parte á que no alcancen

dos. Por el art. 66 de la ley de Instruccion pública de 9 de setiembre de 1857, se dijo que los reglamentos determinarian los estudios que tendrian de probar los que aspirasen á pertenecer á la clase de pilotos, pero no ha sufrido alteracion hasta el presente el que dejamos arriba citado.

7. Conforme lo dispuesto en el art. 14 del mismo, los comandantes de marina deben espedir los títulos de aspirantes á pilotos á los alumnos que concluyen sus estudios en las escuelas de náutica, segun se les mandó, por no habérseles circulado aquella, en Real órden de 28 de julio de 1853 (11). Entonces principian los estudios prácticos, y para obtener

los derechos de matrícula, se satisfarán por mitad entre el Estado y la localidad interesada.

Art. 11. La matrícula de estos alumnos será especial en los institutos, y tanto en ellos como en las escuelas especiales satisfarán aquellos únicamente la mitad de los derechos que se exijen á los alumnos de segunda enseñanza.

Art. 12. A los profesores de náutica se les asignará el sueldo de siete mil reales á diez mil, segun los casos; y los que actualmente estén disfrutando otro mayor conservarán el que tengan.

Art. 13. Habrá exámenes anuales en la forma establecida por el reglamento jeneral de estudios para las demás enseñanzas.

Art. 14. Todos los años, terminado el curso, se pasará por el Ministerio de Instruccion pública al de Marina una lista nominal de los alumnos que hubieren terminado la carrera, con la censura obtenida por cada uno en el exámen final. —Esta censura se espresará tambien en las certificaciones que se dén á los interesados, las cuales deberán presentar á los jefes de marina, para poder obtener el título de aspirante.

Art. 15. Obtenido el título de aspirante, se entrará en los estudios prácticos, que se harán con arreglo á las ordenanzas y reales disposiciones dictadas ó que se espidieren por el Ministerio de Marina. Por el mismo se espedirán los títulos de pilotos, terminados que sean los estudios prácticos.

Art. 16. Todos los fondos destinados al sostenimiento de las escuelas actuales que se incorporan á los institutos de segunda enseñanza, y los efectos, instrumentos y máquinas que les corresponden, continuarán con el mismo destino y se trasladarán á dichos institutos. Además se aplicarán al mismo objeto los derechos de matrícula que han de pagar los alumnos.

Art. 17. Los alumnos que con arreglo al sistema hoy vijente hayan ganado el primer año de su carrera, podrán concluirla estudiando solamente otro; para lo cual se deberán matricular en el tercero, asistiendo además los que estudien en instituto, á la cátedra de física.

Art. 18. Los profesores que actualmente desempeñan estas enseñanzas con nombramiento Real, serán destinados á las nuevas escuelas.—Dado en palacio á 20 de setiembre de 1850.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de Comercio, Instruccion y Obras públicas, Manuel Seijas Lozano.

(11) Escmo. Sr.: La Reina nuestra Señora, de conformidad con el parecer del mayor jeneral de la Armada inserto en la carta de V. E. número 911 de 7 del actual y con el que tambien V. E. se manifiesta de acuerdo y que ha recaido á con-

las plazas de pilotos terceros, segundos ó primeros, es indispensable haber hecho los viajes que se dejan esplicados en el número 3, y sufrido un exámen en la capital de su departamento ante una junta compuesta en el modo que determina la Real órden de 26 de febrero de 1851 (12);

secuencia de haber hecho presente el director de la escuela náutica de San Sebastian, que habiendo terminado el tercer año de carrera su alumno D. Fructuoso Jalon y Arroyo con la nota de bueno, el comandante de marina de aquel punto se habia negado á librar el título de aspirante á piloto reclamado al tenor del artículo 14 del decreto de 20 de setiembre de 1850, de cuya esposicion dió conocimiento á este Ministerio el de Fomento. S. M. (Q. D. G.) se ha dignado resolver espreso á V. E. es su soberana voluntad se prevenga á los comandantes de los puntos en que hubiese establecidas escuelas náuticas que prévias las noticias de los jefes de las mismas espidan los títulos de aspirantes á pilotos de que trata el citado artículo, dando de ello cuenta á V. E. á los efectos consiguientes; reencargándose además á los citados comandantes la observancia del artículo 11 de la Real órden de 26 de febrero de 1851 para cuando estos aspirantes estén en el caso de optar á terceros pilotos. Lo que de Real órden digo á V. E. á los fines de su cumplimiento.—Madrid 28 de Julio de 1853.

(12) He dado cuenta á la Reina nuestra señora del oficio de V. E. de 16 de agosto último número 950, y de la propuesta que acompaña formada por el mayor jeneral de la Armada con el objeto de organizar definitivamente la clase de pilotos particulares, ya en órden á los estudios que deben practicar, ya en el sistema de sus exámenes, y ya en fin para evitar el que eludan el presentarse en las convocatorias á quintas; y enterada S. M. ha tenido á bien resolver: 1.° Que en cuanto á la amplitud que se propone para la instruccion teórica de los pilotos mercantes, ya está determinada en el Real decreto de organizacion de las escuelas náuticas espedido por el Ministerio de Instruccion y Obras públicas con muy cortas diferencias que no son esenciales, y por consiguiente nada hay que disponer en el particular.—2.° Que sabido con la exactitud que fuere dable el número de buques mercantes que existan desde 80 toneladas inclusive para arriba, y duplicado este se obtendrá el de pilotos puramente necesarios para ellos, al cual se agregará una mitad mas de él, y la suma de ambas partidas dará los pilotos de número de las tres clases de que ha de constar en lo sucesivo el escalafon que ha de formarse.—3.° Que estos pilotos, que se denominarán de número, serán los únicos que se inscriban en las listas de su clase, pudiendo ejercer la profesion, mientras no se dediquen á alguna otra que desdiga de la suya.—4.° Que sin restriccion alguna podrán estudiar y examinarse de terceros pilotos todos aquellos que lo deseen; pero si el número de estos estuviere completo se les espedirá el nombramiento de supernumerario con plena facultad de ejercer su profesion y permanecerán inscritos ó se inscribirán en la lista de marineros hábiles, y como tales se les incluirá en el turno de campaña, hasta tanto que entrando en número por su antigüedad de pilotos, pasen á la lista de ellos.—5.° Que para que los exámenes sean una verdad, y evitar los abusos que pueda haber en esta materia deberán verificarse el de los terceros pilotos precisamente en la capital de su departamento, componiéndose la junta examinadora del segundo jefe del mismo, como presidente y en su defecto del comandante del tercio de la capital del propio departamento, y para vocales de dos capitanes de fragata ó tenientes de navío de la Ar-

en la intelijencia que si bien en la misma se dispone que los segundos y primeros hayan de ser examinados por precision en el departamento de Cádiz, por la de 19 de noviembre de 1853 (13) se consintió lo pudieran ser en los demás departamentos. Con respeto al número de viajes para ser examinados de piloto tercero, téngase presente la Real órden de 24 de marzo de 1854 (14), en que se manda que valga en vez de dos viajes á América, uno redondo á Filipinas ó al mar Pacífico.

mada; que estos exámenes han de ser públicos; y que para que los oficiales examinadores reunan á una teoría luminosa, la práctica ilustrada que demanda tal cometido, á fin de que en ningun caso puedan ser falseados tan solemnes actos, procuren el Capitan y comandantes jenerales de los departamentos el mejor acierto de la eleccion por los medios que su perspicacia les sujieran.—6.° Que el exámen para los demás pilotos se haga en la capital del departamento de Cádiz, por una junta como la que espresa el artículo anterior á la que se agregarán dos profesores de matemáticas del colejio naval militar que hayan navegado, siendo requisito indispensable en todo exámen la presentacion por el examinado de libros, instrumentos y cartas que estén en armonía con la profesion.—7.° Que las actas de exámenes firmadas por todos los miembros de la junta examinadora, anotándose en ellas á mas de la parte facultativa, la que crean ser conducente para el acierto en la resolucion, serán revistadas del Director jeneral de la Armada por los trámites de ordenanza, cuyo jefe, si lo halla justo, espedirá el correspondiente título.—8.° Que los exámenes tendrán lugar todos los años en los meses de marzo y setiembre y en los dias que anticipadamente prefije el jefe de cada departamento, anunciándose en la gaceta, para cuya época procurarán tener reunidos los individuos de la junta examinadora.—9.° Que este sistema no tendrá efecto retroactivo.—10.° Que no podrán ser llamados á convocatoria otros que los terceros pilotos que se hallen matriculados en las escuelas náuticas despues de publicadas estas disposiciones; y—11.° Que se lleve á debido efecto sin consideracion de ninguna especie y bajo la mas estrecha responsabilidad de los jefes de matrículas, lo resuelto por S. M. en 3 de febrero de 1847, acerca de arreglar las clases de segundos y terceros pilotos particulares, recojiendo los títulos á los que hubiesen cumplido 6 años sin navegar y estuviesen notoriamente ejercitándose en otras profesiones ó industrias. Dígolo á V. E. de Real órden para su conocimiento, circulacion en la Armada, y demás fines consiguientes. Dios, etc. Madrid 26 de febrero de 1851.

(13) Accediendo S. M. la Reina Ntra. Sra. á la instancia presentada por varios terceros pilotos particulares en solicitud de que puedan ser examinados para segundos, y de estos para primeros, en los departamentos á que por su procedencia ó circunstancias particulares correspondan efectuarlos como previene la Real órden de 26 de febrero de 1851 á pasar para ello á Cádiz, S. M así se ha dignado resolverlo, sin que por ello se altere lo en la citada prevenido, respeto á las épocas en que establece deben tener lugar los mencionados exámenes, aumentándose en los departamentos de Ferrol y Cartajena el número de examinadores por falta de los profesores del colejio naval con que cuenta el de Cádiz cuando deban serlo para segundos ó primeros pilotos. Madrid 19 de noviembre de 1853.

(14) Escmo. Sr.: Habiendo dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. (Q. D. G.), de la instancia de Santiago Cabreces, del alistamiento de Olavega, en solicitud de que

8. En Real órden de 4 de julio de 1833 (15), al paso que se mandó observar en los ascensos de los pilotos la Real órden arriba citada de 12 de julio de 1783 en atencion á la dificultad que se presentaba á los terceros por la falta de buques mercantes que fuesen á América para tener los viajes que allí se marcan para entrar á segundos, se mandó que cada viaje redondo á América pudiera suplirse con dos en el Océano en los mares de Europa siendo á distancia de 100 á 200 leguas del punto de la salida, siempre que hayan practicado los viajes que se requieren para la clase de terceros pilotos.

9. Los pilotos terceros no se consideran con el lleno de conocimientos necesarios para llevar la derrota de los buques que naveguen para América, así que de tiempo inmemorial ha sido práctica no fiar dicho cargo sino á los de la clase de segundos; pero habiéndose notado algun abuso en este punto, en Real órden de 9 de agosto de 1830 se prohibió navegasen buques para América únicamente con terceros, lo que

le sirva para ser examinado de tercer piloto particular, el viaje que verificó al mar Pacífico en compensacion á los de América que se exijen; S. M. conformándose con lo informado por V. E. en oficio número 276, al remitir la precitada instruccion, se ha dignado acceder á ella y declarar al mismo tiempo por punto jeneral que se considere para el exámen de tercer piloto particular un viaje redondo á Filipinas del mar Pacífico como los dos de América que están prevenidos. Dígolo á V. E. de Real órden para su circulacion y efectos consiguientes, y por contestacion de su mencionado oficio. Madrid 24 de marzo de 1854.

(15) Escmo. Sr.: De conformidad con lo espuesto por la Junta superior de gobierno de la Armada, se ha dignado S. M. resolver, teniendo en consideracion las justas causas que motivaron la espedicion de la Real órden de 12 de julio de 1783, en la que previene el número de viajes que deben hacer á América los pilotos particulares para obtener sus ascensos, que para ascender á terceros pilotos de la carrera de Indias los alumnos de las escuelas náuticas deberia seguirse sin alteracion lo dispuesto en ella, en razon á la mayor facilidad que tienen para encontrar embarcaciones en que hacer los viajes que prefija, sin embargo de la disminucion de nuestro comercio en aquellos dominios; pero que para optar á la clase de segundos y primeros pilotos se les exija el mismo exámen que á los de la armada, verificándose este precisamente en la capital del departamento ó apostaderos, ó en donde existan colejios de San Telmo ó escuelas náuticas, y por consiguiente profesores para el exámen, á cuyo acto se dará cierta publicidad que asegure la idoneidad del examinado, sin que en manera alguna se haga la menor dispensa en la aprobacion de los segundos pilotos sobre los conocimientos necesarios de la náutica, respeto á que los de esta clase ejercen siempre de primeros en los mercantes; con cuyo requisito se podrá suplir á los viajes redondos de América que la mencionada Real órden les prefija, dos en el Océano en los mares de Europa por cada uno de aquellos, siendo á distancia de 100 á 200 leguas por lo menos del punto de la salida, siempre que hayan practicado los viajes que se requieren para la clase de terceros pilotos. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 4 de julio de 1833.—José de la Cruz.—Sr. Director jeneral de la real Armada.

volvió á reencargarse en 27 de agosto de 1831, y á repetirse en otra de 14 de diciembre de 1857 (16). Pretendieron los terceros pilotos se declarase obligatorio á los armadores de buques que vayan á Indias, llevar en clase probablemente de ausiliares algun piloto de su clase, pero les fué denegada esta pretension en Real órden de 25 de abril de 1855 (17).

10. El Capitan jeneral de cada departamento es el que espide los nombramientos de pilotos, segun lo previene el art. 3, tit. 8, Ord. de Mat. (18) y otras Reales órdenes de las que se dejan transcritas, y para la Habana la Real órden de 15 de setiembre de 1830, disponiendo que el Comandante jeneral de aquel apostadero espidiese los nombramientos de pilotos á solo los alistados en su matrícula y con las formalidades de ordenanza.

11. El jefe militar de la matrícula lo es de los pilotos, segun lo declara el art. 7, tit. 8, Ord. de Mat. (19), y lo dicta el buen sentido; pero dependiendo la escuela de náutica del Ministerio de Comercio, Instruc-

(16) Enterada la Reina (Q. D. G.) de las repetidas solicitudes promovidas al comandante jeneral de Marina del apostadero de la Habana por los capitanes de buques y consignatarios del comercio pidiendo habilitacion de derrota de los terceros pilotos, para poder despachar aquellos y realizar sus viajes, se ha dignado S. M. resolver prevenga á V. E., como de Real órden lo ejecuto, que reencargue á los comandantes de las provincias marítimas de la comprension de ese departamento, bajo la mas estrecha responsabilidad el exacto cumplimiento de las reales disposiciones de 9 de agosto de 1830 y 27 de febrero de 1831 que precisan el embarco de segundos pilotos en los buques mercantes para el cargo de la derrota en los viajes de América. Dios guarde, etc. Madrid 14 de diciembre de 1857.

(17) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de una instancia de varios terceros pilotos de la carrera de Indias en que solicitan se les obligue á los armadores de las carreras de América á llevar en sus buques pilotos de aquella clase; y S. M. de acuerdo con lo informado por V. E. en oficios números 242 y 422 ha tenido á bien desestimar esta solicitud. Lo que comunico á V. E. para su conocimiento. Madrid 25 de abril de 1855.

(18) Véase en la nota 4 de esta misma voz.

(19) Art. 7.° En ninguna de las escuelas náuticas establecidas en mis reinos, ni en las que se erijieren en adelante, tendrán los maestros ni los directores de ellas jurisdiccion alguna sobre los pilotos de cualquiera clase que sean, inclusos los de la tercera, que se titulaban pilotines; pues que no pudiendo ninguno de todos ellos tener destino en barco español sin estar alistado en la matrícula, han de ser los jefes militares de esta los únicos inmediatos suyos; así no reconocerán dependencia alguna de los referidos maestros ni directores, cuyas funciones se reducirán á la mera enseñanza; y por tanto no estarán facultados para concederles licencias, destinos, ni practicar intervenciones ni acto alguno de autoridad, ni despacharles otros documentos que la carta de exámen, y las certificaciones que necesitaren los interesados, ceñidas á solamente acreditar su asistencia y grado de aprovechamiento en las referidas escuelas; en las cuales los comandantes militares de las provincias en que estén instituidas, como subdelegados del Capitan jeneral, tendrá el debido conocimiento de la exactitud con que se instruyen los alumnos, y

cion y Obras públicas, no creemos tenga autoridad sobre los alumnos el jefe militar de matrículas, segun lo disponia el citado artículo, á menos que por ser matriculados ó hijos de éste, ó por cualquier otro título, pertenezcan á la jurisdiccion de marina.

12. No siendo regular que clase tan distinguida como la de que se trata en esta voz, corriese unida y amalgamada con la de hábiles, disponen el art. 20, tít. 2, y 1, tít. 8.°, Ord. de Mat. (20), que se lleve de ellos lista separada, en la cual se continúen las noticias convenientes para conocer su situacion y práctica. Pero como podia llegar el caso que al efecto de eludir el servicio muchos se dedicasen al pilotaje, dispone el art. 2 del citado tít. 8 (21), que segun sea el número de pilotos, se nieguen ó concedan las solicitudes para su admision. Pero á fin de evitar este mal por una parte, sin perjudicar á los que quisieran pertenecer á esta clase, en Real órden de 26 de febrero de 1851 (22) se mandó fijar el número de pilotos en proporcion al de buques que hubiere en cada departamento, disponiendo que los restantes fueran considerados como supernumerarios é incluidos en la lista de hábiles hasta que pudieran tener número, espidiéndoseles desde luego el nombramiento de pilotos segun en aclaracion á dicha Real órden se dispuso en otra de 16 de febrero de 1859 (23).

de la habilidad y demás buenas circunstancias de los maestros, para que se proceda, mediante su aviso al comandante principal, á remediar lo que fuere menester por disposicion del supremo jefe del departamento. *Tít.* 8, *Ord. de Mat.*

(20) Véanse en la nota 1, páj. 290.

(21) Véase en la nota 1, páj. 290.

(22) Véase la nota 12 de esta voz.

(23) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. número 158 de 2 del corriente en la que consulta si desde luego ha de espedirles sus respectivos nombramientos á los que se examinen para segundos y terceros pilotos, en qué concepto ha de hacerlo y si se les ha de contar su antigüedad en la clase para que se hubiesen examinado, desde la fecha en que lo verifiquen ó desde aquella en que obtengan el referido título. Enterada S. M., y teniendo presente que la proporcion establecida en la regla 2.ª de la Real órden de 26 de febrero de 1851 se refiere al total de pilotos de todas clases, que por la 4.ª de la misma pueden examinarse para terceros todos los que deseen, quedando en calidad de supernumerarios los que escedan del número para cuya clasificacion ha de atenerse á su antigüedad de exámen y demás circunstancias segun la regla 4.ª de la Real órden de 31 de marzo de 1858, se ha dignado resolver, que á todos los terceros pilotos que se examinen para segundos, se les espida desde luego el nombramiento de esta última clase por el Capitan jeneral del departamento donde lo ejecuten, que la antigüedad de los examinados ha de contarse desde el dia en que lo efectúen ya sea para segundos ó para terceros, y que los certificados de que trata la regla 6.ª de la citada última Real órden, han de espedirse solo á los que sean examinados para terceros hasta la formacion del escalafon. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y como resultado de su citada carta. Madrid 16 de febrero de 1859.

13. En el dia el piloto supernumerario á quien le tocase su turno de campaña, podrá hacerse sustituir, segun se lleva dicho en el núm. 8 de la voz *Convocatoria*, paj. 309; pero si prefiere ir al servicio se le deberá destinar á los buques donde por su clase pueda ser de mas utilidad segun se dijo en Real órden de 31 de marzo de 1858 (24).

14. Consecuente el Código de Comercio con las disposiciones enunciadas en este artículo, declara en su art. 687 que nadie podrá ser piloto de nave mercante sin tener los requisitos legales, y que cualquier contrato hecho por un naviero para pilotear una nave con el que no tenga título suficiente para ello, será ineficaz por ambas partes.

15. Al efecto de que nadie pueda utilizarse del nombramiento de otro, cuando fallecen los pilotos, ó por cualquier otra causa son baja en su clase, deben recojerse sus nombramientos, estampándose en ellos la debida nota y remitirse al Ministerio de Marina para que se archiven en la direccion de matrículas, conforme la Real órden de 6 de marzo de 1858 (25).

(24) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) del espediente instruido á consecuencia de la instancia en que Juana Araví, madre del tercer piloto supernumerario de la matrícula de Ibiza, D. Jaime Pascual solicita se le permita á este sustituir el servicio cuando para él sea llamado y de las que dirijió V. E. con su comunicacion número 137 de 27 de enero pasado promovidas por los de aquella clase marítima de Ibiza y grumetes del depósito del arsenal de ese departamento D. José Villó de Luis, D. Pedro Baldó de Nada, D. Vicente Martin de Pedro, D. Jaime Lloret de Pedro y de Gaspar Lamoza de Gaspar, solicitando se les admita sustitutos que cumplan por ellos en los buques de guerra la campaña á que han sido destinados los dos primeros como rezagados, los siguientes en el concepto de quintos, y el último por su riguroso turno, y S. M., impuesta de todo, ha tenido á bien desestimar las mencionadas instancias, siendo al mismo tiempo su Real voluntad que V. E. disponga el embarco de los cinco que se hallan en el depósito, en buques donde por su clase puedan ser de mas utilidad, y que esta soberana disposicion se circule á los departamentos y apostaderos de marina como regla jeneral para todos los casos de igual naturaleza. Madrid 31 de marzo de 1858.

(25) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de las comunicaciones de esa capitanía jeneral, números 596 y 965 de 27 de mayo y 14 de agosto del año pasado, con las que se remitió á la distinguida Direccion general de la Armada, para los fines que se estimase conveniente; los cuatro nombramientos de los terceros pilotos particulares D. Antonio Gallego de la matrícula de esa capital; D. Francisco Fornés y D. Antonio Martras, de la de Alicante, y D. Pascual Alonso, de la de Villajoyosa que fallecieron en Rio Janeiro, y la Habana en las fechas que se citan, y enterada S. M. ha tenido á bien resolver que los referidos nombramientes se archiven en la Direccion de matrículasde este Ministerio y se prevenga á los Capitanes y comandantes jenerales de departamentos y apostaderos continuen remitiendo los pertenecientes á los que por cualquier concepto sean baja de las matrículas en lo sucesivo despues de estampada la debida nota en ellos por el jefe respectivo. De Real órden lo digo á V. E. para su noticia y demás efectos consiguientes á su cumplimiento. Madrid 16 de marzo de 1858.

16. Con arreglo á la Real órden de 15 de marzo de 1850 (26) los segundos y terceros pilotos particulares que habiéndose dedicado á otras profesiones hayan dejado de navegar durante seis años, pierden la consideracion de matriculados si no han ejercido el pilotaje cuando menos durante diez, lo que se halla ratificado por la arriba citada Real órden de 26 de febrero de 1851.

17. Por la anterior lejislacion, segun se indica en el núm. 3, habia pilotos de América y de Europa; pero estas denominaciones han desaparecido en el dia por la Real órden que acabamos de citar y por órden mas espresa todavía de la Direccion jeneral de fecha 11 de abril de 1851.

18. Los pilotos particulares que obtuvieren graduacion honorífica de oficiales de la Armada, han de usar el uniforme que para distinguirlos de aquellos se les señaló en Real órden de 15 de agosto del citado año (27). En Real órden de 30 de julio de 1856 se prohibió la concesion,

(26) Véase en la nota 6, páj. 218.

(27) Escmo. Sr.: Considerando la Reina (Q. D. G.) la necesidad de establecer diferencias que puedan apreciarse á primera vista entre el uniforme de los oficiales de la Armada y el de los pilotos de la marina mercante é individuos particulares estraños á aquella que obtuvieron graduaciones honoríficas del cuerpo con anterioridad al Real decreto de 30 de julio último, y atendiendo á la conveniencia de que se cumpla con exactitud lo prevenido en el art. 69, tratado II, título I de las ordenanzas generales de 1793, así como á la de completar el pensamiento fundamental del mencionado Real decreto, se ha dignado resolver que el uniforme de los oficiales graduados se componga de las prendas espresadas en la adjunta nota, usándolo igualmente los asignados al servicio de tercios navales y buques guarda-costas que no procedan de cualquiera de los cuerpos militares de la Armada. Consecuente á esta disposicion ha mandado S. M. queden sin efecto las Reales órdenes de 19 de setiembre de 1844 y 14 de diciembre de 1850, derogándose todas las disposiciones anteriores, y que por el Almirantazgo se hagan las prevenciones oportunas á los jefes de la Armada á quienes corresponda, para que bajo su responsabilidad cuiden de la fiel y exacta observancia de lo prevenido en esta Real órden. De la misma se lo comunico á V. E., quedando en remitirle el número suficiente de ejemplares impresos, tanto de la parte dispositiva como de la nota que espresa las prendas del nuevo uniforme, para que por los comandantes de las provincias se entreguen á los sujetos á quienes competa, sin perjuicio de su publicacion en los «Boletines oficiales.» Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 15 de agosto de 1856.—Pedro Bayarri.—Señor Vice-presidente del Almirantazgo.

Prendas de que se compondrá el uniforme de los pilotos de la marina mercante é individuos particulares que obtuvieron graduaciones honoríficas del cuerpo de la Armada con anterioridad al Real decreto de 30 de julio último.

Casaca de paño azul turquí con forro de lo mismo; solapa íd. abrochada hasta arriba con dos hileras de á siete botones plateados de ancla sin corona, repartidos

de esta clase de distinciones honoríficas, no obstante con posterioridad á aquella fecha han sido bastantes los pilotos particulares que han obtenido esa gracia y que por lo mismo deberán usar el precitado uniforme.

19 Los pilotos, lo propio que los demás oficiales de mar, han de ser tratados, caso que por sus faltas merezcan castigo, con la distincion debida á su graduacion, y en los delitos que merezcan consejo de guerra, lo serán por el ordinario segun lo establece el art. 24, tít. 2, trat. 4. Ord. de la Arm. (28) y el 37, tít. 6, trat. 3. Ord. Jen. de la Arm. (29), pero si tuvieran graduacion de oficial, lo serán por el consejo de guerra estraordinario segun se mandó en Real órden de 24 de noviembre de 1845.

20. Para que las observaciones que hicieren los pilotos en sus viajes puedan ser útiles á la navegacion en jeneral debian dar noticia de ellas al piloto mayor, y en el dia por no existir esa plaza al Capitan jeneral del departamento segun se dispone en los articulos 28 y 29, tít. 1, trat. 4. Ord. de la Arm. (30).

á iguales distancias; vueltas encarnadas; cuello id. con vivo azul cerrado por delante con corchetes, y un ancla sin corona bordada de plata en él; faldon con barras azules, y dos anclas sin corona bordadas de plata en la estremidad de cada uno de ellos; una cartera á cada lado del talle con vivo encarnado, y tres ojales de trencilla azul con tres botones chicos de anclas sin corona, dos de estos en el talle; una cartera en la abertura de la manga con vivo encarnado, y tres botones chicos de ancla sin corona para abrocharla. Espada ceñida de cruz con vaina de cuero charolado y contera, que así como la guarnicion del puño serán de metal plateado. Sombrero apuntado sin galon con borlas y presilla de plata y escarapela nacional. Pantalon azul del mismo color que la casaca, guante blanco, corbatin negro y media bota. Las charreteras serán de hilo de plata suelto de treinta y ocho líneas de largo, y pala lisa de cuarenta líneas de ancho: la concha tendrá setenta líneas de diámetro ó ancho y treinta de largo, prolongándose la pala hasta completar setenta y seis, con un boton chico de ancla sin corona en el estremo superior. Madrid 15 de agosto de 1856.

(28) Art. 24. Los comandantes de las escuadras y bajeles arbitrarán los castigos de que se constituyan dignos los pilotos por sus faltas en el servicio, ú otros motivos; pero en delitos graves, merecedores de mayor rigor, estarán como todos los oficiales de mar, sujetos al consejo de guerra, el cual les impondrá la pena correspondiente. *Tít. 2, trat. 4, Ord. de la Arm.*

(29) Art. 37. La calidad de oficiales mayores en los pilotos no ha de influir diferencia de los oficiales de mar en los casos de faltas del servicio, ó delitos que pidan proceso, y sobre el modo de sustanciarse sus causas, y juzgarlas en consejo de guerra ó por el Capitan ó Comandante jeneral; sin faltarse por esto á la distincion de no tenerlos en cepo ó barra en público, sino en camarote solo, pañol ó cuartel, en grillos ú otra forma que fuere necesaria á su seguridad, segun las circunstancias mas ó menos graves del delito. *Tít. 6, trat. 3, Ord. Gen. de la Arm.*

(30) Art. 28. Todos los pilotos de la Armada y los particulares que naveguen á

PIRATA. El que roba en el mar con buque armado. Este delito es contra el jénero humano y de aquí que todas las naciones tengan derecho á perseguirlo, y segun dice Targa, cualquier buque aun en los puertos ó costas de naciones que no sea la suya, puede aprehender á los piratas, entregándoles al gobierno de la misma.

2. Se consideran piratas, por nuestra lejislacion, aun cuando en realidad no lo sean, las embarcaciones armadas en guerra que naveguen sin *patente* lejítima, según se dice en el núm. 2 de dicha voz.

3. Es tambien considerada pirata cualquier nave española que se arme en guerra sin Real licencia ó que admita á este fin patente de otro príncipe ó Estado aun cuando fuere aliado, así se declara en el art. 4, tit. 5, trat. 6, Ord. de la Real Arm., en los artículos 27 y 28 de las de Corso y art. 1, tit. 10 de las de Matriculas (1).

4. En todos tiempos este delito atroz ha sido castigado con la última pena. Las leyes romanas ya se la imponian segun es de ver en la ley 28, § 15 D. de Pœnis, igualmente que las de Partidas, conforme la ley 18, tit. 14, Part. 7. La circular dirijida á los vireyes de Indias en 14 de noviembre de 1690 dispone sean fusilados ú ahorcados, y el art. 109, tit. 3, trat. 10. Ord. de la Real Arm. (2), manda seán castigados con el último suplicio. Los artículos 156 al 159 del Código penal (3), cuyas

la América, ó á otros viajes dilatados, han de entregar cuando se restituyan, los diarios que hicieren en sus navegaciones al piloto mayor, á fin de que estraiga de ellos las circunstancias particulares, que contuvieren para instruccion suya, y de todo el cuerpo de la Armada.

Art. 29. Fuera de las noticias que adquiere por estos diarios, ha de solicitar el piloto mayor todas las que puedan contribuir á el acierto de las navegaciones, informándose de los descubrimientos que por otras naciones se hubieren hecho de tierras y bajos antes no conocidos, de los adelantamientos en el arte de navegar, y de los instrumentos nuevamente inventados para facilitar su práctica. *Tít. 1, trat. 4, Ord. de la Arm.*

(1) Véanse todas estas citas en las notas 6, pájs. 321, y nota 1, páj. 608.

(2) Art. 109. Si se condujeren presas de piratas, ó levantados, se entregarán al Ministro de Marina los prisioneros, para que, sin dilacion alguna, haga formarles su causa criminal, recibiendo las pruebas é informaciones conducentes á la verificacion de la piratería, ó levantamiento; y con el parecer del Asesor, y su declaracion de deber ser tenidos por piratas, remitirá los autos y reos á la capital del Departamento, ó si no hubiere facilidad para esto, los entregará á la justicia ordinaria, á fin de que por ésta sean castigados con el último suplicio, como enemigos comunes del jénero humano, y su lejítimo natural comercio. *Tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm.*

(3) Art. 156. El delito de piratería cometido contra españoles ó súbditos de otra nacion que no se halle en guerra con España, será castigado con la pena de cadena temporal en su grado máximo á la de muerte.

Art. 157. Incurrirán en la pena de cadena perpetua á muerte los que cometan el delito de que se trata en el artículo anterior: —1.° Siempre que hubieren

disposiciones serian aplicables para el solo caso que variándose la actual lejislacion fuera este delito del conocimiento de la jurisdiccion ordinaria, imponen la pena de cadena temporal á la de muerte á los piratas, segun sea la gravedad de los hechos que hubieren cometido, é igual pena á los cómplices en tan abominable delito.

5. La jurisdiccion que debia entender en el castigo de este delito era antes la ordinaria, segun el art. 41, tít. 5, trat. 6, Ord. de la Real Armada, publicadas en 1748 (4), pero ya en el art. 109, tít. 3 del tratado 10 de las mismas Ord. (5), publicada en 1751, se mandaron entregar los piratas á la jurisdiccion ordinaria en el solo caso de no haber facilidad para trasladarlos á la capital del departamento. Lo propio vino á disponerse en el art. 59 de las ordenanzas de corso. Pero como el castigo de todo delito cometido en el mar es del conocimiento esclusivo de la jurisdiccion de marina, era consiguiente conociera la marina del de pirateria, que en conformidad á la Real órden de 8 de enero de 1830 deberá juzgarse en Consejo de guerra ordinario de oficiales de la armada.

PLAYA. La ribera del mar. Una de las cosas que por la lejislacion de todas las naciones se considera de derecho público es el mar y sus orillas; cuyo aprovechamiento es comun á todos los hombres, no existiendo mas título para su goce, que el de la ocupacion, y cesando aquel cuando ésta termine, segun para España lo establece la ley 4, tit. 28, Part. 3.ª

2. En la estension de playa que ha de considerarse pública segun una nota á la citada ley de Partidas, solo se comprende lo que llegan

apresado alguna embarcacion el abordaje ó haciéndola fuego.—2.° Siempre que el delito fuere acompañado de homicidio ó de alguna de las lesiones designadas en los artículos 341 y 342.—3.° Siempre que fuere acompañado de cualquiera de los atentados contra la honestidad, señalados en el capítulo 2.° del título 10 de este libro.—4.° Siempre que los piratas hayan dejado algunas personas sin medios de salvarse.—5.° En todo caso el capitan ó patron piratas.

Art. 158. Las disposiciones de los dos artículos anteriores son aplicables al que entregáre á piratas la embarcacion á cuyo bordo fuere.

Art. 159. El que residiendo en los dominios españoles traficase con piratas conocidos, será castigado como su cómplice. *Cód. Penal de 19 de marzo de 1848.*

(4) Art. 41. Los prisioneros se desembarcarán así que el navío en que se condujeren llegue á puerto, entregándose al gobernador de la plaza, comandante ó ministro de Marina, á fin de que dispongan de ellos, segun las órdenes que tuvieren. Los turcos y moros se conducirán al Arsenal, donde serán empleados en trabajar hasta que haya ocasion de enviarlos á galeras; y los piratas se entregarán á la justicia ordinaria, para ser castigados segun derecho. *Tít. 5, trat. 6, Ord. de la Real Arm.*

(5) Véase la nota 2 de esta voz.

á cubrir las mas grandes oleadas en su estado perenne, ó de ajitacion, así en invierno como en las fuertes pero ordinarias tempestades de verano, pero no toda la dilatada estension que queda cubierta en el plenilunio de marzo, ó en el equinoccio de otoño, como sucede en el mar de occidente. De esta regla se infiere que las playas no son de aprovechamiento especial de los matriculados ya que lo son de todos en jeneral, segun se dijo en Real órden de 22 de noviembre de 1841 (1), citando otras mas antiguas.

(1) Escmo. Sr.: Con esta fecha digo al Sr. Ministro de Hacienda lo que sigue.—Escmo. Sr.: En vista de las comunicaciones que V. E. se ha servido dirijirme en 31 de mayo y 16 de agosto último relativas á la concesion hecha por el comandante jeneral de marina del departamento de Cádiz al matriculado D. Juan Suarez para fabricar esteros y salinas en un pedazo de terreno de la ribera de San Fernando, se previno á la Junta de Almirantazgo que con presencia de ello y del espediente instruido por aquel jefe militar sobre el mismo asunto, informase á este Ministerio lo que creyese conveniente y de justicia. En su consecuencia el presidente de la espresada corporacion en oficio de 14 de setiembre pasado, me dice lo siguiente. —Escmo. Sr. Esta Junta ha examinado escrupulosa y detenidamente las cartas del comandante jeneral del departamento de Cádiz y la órden espedida por el Ministerio de Hacienda que V. E. me acompañó á informe de la misma, con órden de S. A. de 6 de agosto último, relativo todo al permiso que dicha autoridad concedió al matriculado D. Juan Suarez, para que pudiera labrar salinas en tierras bañadas por el agua del mar, en la citada ribera de San Fernando, y la oposicion que á ello han presentado las autoridades del ramo. En su virtud juzgó conveniente oir el parecer del asesor jeneral de marina que lo evacuó en los términos que aparecen de la adjunta copia de su oficio, pero un asunto por su naturaleza tan sencillo, ha venido á complicarse de tal modo, que en sentir de la Junta se ha defendido por el comandante jeneral de Cádiz, y ahora por el asesor jeneral fuera de su propio terreno, sentando principios y deduciendo consecuencias sobre una base evidentemente equivocada. Ambos están en la creencia de que el aprovechamiento de cuanto baña el agua salada en las costas de San Fernando, corresponde esclusivamente á los matriculados, segun las ordenanzas y Reales órdenes de la materia y que por tanto siendo una industria de aprovechamiento la labranza de salinas, aquella autoridad puede conceder el permiso solicitado, avisándolo al jefe de la renta; aserciones no exactas ciertamente, porque la Real órden de 12 de mayo de 1818 espedida á consulta del estinguido Consejo de Almirantazgo, previene terminantemente: 1.°, que los terrenos anegadizos en todas ó cualquiera mareas y circundados de las aguas de la isla de Leon y Chiclana, son propiamente las costas del mar y de los mismos caños, cuya propiedad no puede concederse á ninguno, porque es y debe ser público por derecho comun, de todos los habitantes. 2.° Que en un aprovechamiento no sea permitido otro título esclusivo y privilejiado, que el de la ocupacion á favor del que primero se situe pescando, ó haciendo otro cualquier uso de las costas. 3.° Que las concesiones hechas deben entenderse contraidas solo á permiso de disfrutar en los terrenos, de las utilidades del mar, en los esteros para pesca, en los caños para salina, y esto en cuanto no embaracen ni á la navegacion de los caños ni al uso que otros puedan hacer de los mismos terrenos en la parte que los agraciados no los estén disfrutando en algunas de estas indus-

3. No se sigue de aquí que la jurisdiccion de la marina en las playas, se estienda solo al espacio en que son comunes á todos los hombres, pues conforme se dijo en Real órden de 10 de setiembre de 1815 alcanza á todo el espacio que baña el mar en su flujo y reflujo diario y

trias, pues si en mil varas de terreno, tiene uno dos esteros y vacío el resto, no debe negarse á otro la formacion de un tercero. Queda pues demostrado que el aprovechamiento de aquellas costas es comun, sin que exista título alguno privilejiado para ello, y por consecuencia el permiso dispensado por el comandante jeneral de marina de Cádiz al matriculado D. Juan Suarez, no ha debido fundarse en los privilejios que gozan los de esta clase, á que aquella autoridad se contrae y tambien el asesor jeneral en su dictámen. Fúndase sí y con sobrada razon, sin que hasta ahora exista derecho de contradiccion alguno, en que la labranza de salinas en los terrenos de la isla de Leon y de todas las riberas de Cádiz, está autorizado por Real órden de 19 de junio de 1769, espedida por el Ministerio de Hacienda y comunicada al administrador jeneral de la renta de Cádiz. Por ella determinó S. M. que los terrenos de la villa de la isla de Leon y de toda la ribera de Cádiz, se destinasen á salinas como proporcionados para este objeto, labrándose por la renta ó por sujetos que lo solicitasen, con las condiciones de su establecimiento y servicios que hicieren ó sin ellas si el terreno no fuera de tan fácil labranza, como el de las salinas del marqués del Pedroso; así pues ni el administrador de San Fernando ni el intendente de la provincia, ni la Direccion jeneral de Rentas han debido negar al Comandante jeneral de Marina la facultad de haber concedido el permiso en cuestion, cuando se funda en que aquellos terrenos que están señalados por el gobierno supremo para salinas, y sobre ellos, como anegadizos del agua salada, ejerce jurisdiccion y por tanto ningun jefe se halla autorizado para contrariar semejante mandato. La Real órden de 12 de mayo de 1818 ya citada, espedida por el Ministerio de marina, confirma la labranza de sales en la ribera de Cádiz y costas de la isla de Leon y Chiclana, dictando á aquel Capitan jeneral las prevenciones oportunas, y entre ellas una muy digna de notarse y que debe tenerse en cuenta para convencer de la necesidad imperiosa del jefe militar de marina para la ocupacion de aquellas tierras, aun si fuera posible prescindiendo de su jurisdiccion en ellas, tal es la formacion de esteros y salinas que se permite en cuanto no embarace ni á la navegacion de los caños, ni al uso que otros puedan hacer de los mismos terrenos, etc., á lo que se agrega el deber en que se halla de impedir cuanto directa ó indirectamente se pudiese oponer á la seguridad de los establecimientos de marina y de aquí el conceder ó negar el permiso en cuestion. No se le ofreció pues dificultad alguna al Comandante jeneral del departamento de Cádiz para que en el terreno pedido pudieran labrarse salinas; y como quiera que es esta la aplicacion dada á ellas por el gobierno, en la Real órden de 19 de junio de 1767, y de todos aquellos habitantes facultados para dicho objeto por esta y la otra Real órden de 12 de mayo de 1818, la oposicion de los jefes y autoridades de hacienda carece de razon y fundamento. El mismo Comandante jeneral llenó el cumplimiento de sus deberes al participar al administrador de rentas, la licencia que habia concedido, á los fines que por su parte correspondian, los cuales están bien determinados en la Real órden de 67, previniéndose marquen las condiciones de su establecimiento y servicios que hicieran ó sin ellos, segun las circunstancias de las tierras que son las atribuciones propias de los jefes de la renta, respeto de la labranza de salinas

veinte varas mas, mientras no se esté dentro murallas cuando se hallen estas conteniendo el mar, y jeneralmente alcanza á cuanto baña el agua salada cuando esta pasa de la playa, segun se dijo en la citada Real órden de 22 de noviembre de 1841.

4. Pero no porque la jurisdiccion de marina se ejerza en las playas,

en aquella ribera; mucho mas cuando la estraccion es solo permitida para el estranjero; mas claro, la labranza es libre y está autorizada: esto es incontrovertible con vista de los datos espuestos y por consiguiente si se necesita para ello el permiso de la autoridad militar de marina, es como un paso previo que evita empezar obras que acaso se opongan á la navegacion, ó á la seguridad de establecimientos de marina; y si la administracion de la renta debe tambien tomar conocimiento del objeto, es para que marque al empresario las condiciones y servicios á que ha de obligarse. Por tanto á quien realmente corresponde dar la licencia para el uso de tierras anegadizas por el agua del mar con el objeto de la labranza de salinas, es al jefe militar de marina supuesta la aplicacion ya dada por el gobierno á las insinuadas tierras, en atencion á la autoridad que ejerce en ellas y para evitar los perjuicios que pudieran causarse á la navegacion y á los establecimientos del ramo; lo demás es propio de la renta, sin que nadie haya tenido pretension de usurpárselo. Renta estancada era lo mismo que ahora cuando la espedicion de las dos Reales órdenes citadas, y sin embargo por ellas se dedicaron todas aquellas tierras para salinas, y se mandó que cualquier particular pudiera labrar. Así pues, el argumento presentado por los señores jefes de la renta y de la direccion jeneral del ramo, pretendiendo ser un asunto de su esclusiva pertenencia por la cualidad de jénero estancado, queda deshecho por su propia base; por último la junta se abstiene de entrar en análisis de si es ó no perjudicial el aumento de salinas en la isla de Leon, pero de lo que no puede prescindirse, es de hacer presente á V. E. que el permiso concedido por el Comandante jeneral del departamento de Cádiz, ha estado en el lleno de sus facultades, como fundado en las Reales órdenes ya citadas; que ni el administrador de salinas ni las autoridades de hacienda tienen derecho alguno para oponerse á él y mucho menos en los términos que lo hizo el referido administrador, faltando con sus indirectas amenazas al respeto y deferencia que se debe al jefe superior militar de marina del departamento, y en virtud de dichas Reales órdenes, no existe razon ni motivo alguno para que á D. Juan Suarez se le prohiba la labranza que lejítimamente está verificando, en donde ha espendido ya una parte de su fortuna y mucho menos por disposicion de jefes subordinados, contraria á los mandatos del gobierno supremo, y que si porque se creyese conveniente al Estado determinar S. A. la suspension de tales concesiones, nunca deberia ser con el carácter de fuerza retroactiva, cuando ha sido legal lo hasta aquí practicado, y envolvería en otro caso perjuicios siempre injustos y de gran tamaño.—Todo lo que por acuerdo de la espresada junta, manifiesto á V. E. devolviendo á sus manos la órden del Ministerio de Hacienda, las dos cartas documentadas del insinuado comandante jeneral y copia del informe del asesor para la resolucion que S. A. estime á bien. Y conformándose el Rejente del reino con el preinserto dictámen en todas sus partes, se ha dignado resolver lo traslade á V. E. de su órden, como lo ejecuto acompañándole copia del informe del asesor jeneral de marina, y añadiéndole que si para lo sucesivo se determinase que no se concedan mas licencias para abrir salinas en los puntos de que queda hecho mérito, no por esto deberá invali-

ha de ser la autorizada para permitir la fijacion de barracas ó establecimientos para baños, pues no estando llamadas las autoridades de marina para apreciar las razones de conveniencia ni decoro que deban atenderse, solo les corresponde fijar el sitio á que las atenciones de la marina consientan se levanten, y á las autoridades civiles corresponderá lo demás, segun se declaró en Real órden de 12 de febrero de 1828 (2) y se repitió en la de 15 de marzo de 1857 (3).

PLAZA SUPUESTA. Este delito, con el cual se intenta defraudar los intereses del Estado, aparentando mayor fuerza de la que efectivamente existe destinada para su defensa, se castiga con severidad por los arts. 13 al 18, tit. 12, trat. 8, Ord. de la Real Arm. (1), imponiéndose

darse la acordada á Suarez, pues que la ha obtenido en tiempo en que para todos es permitida la labranza de los terrenos, en los cuales ha verificado la suya.—Y de la misma órden lo traslado á V. E. para su conocimiento, y como resultado de sus cartas números 256 y 175, de 4 y 18 de junio del corriente año que tratan del particular. Lo que comunico al Tribunal del departamento para los efectos que correspondan. Madrid 22 de noviembre de 1841.

(2) Escmo. Sr.: Enterado el Rey Ntro. Sr. de la instancia del carpintero de ribera inválido, matriculado, Francisco Rodriguez, en la que solicita que, en atencion á que su avanzada edad no le permite ya ganar su subsistencia, y á que cede en favor del Real Erario sus alcances vencidos, se le permita durante su vida el privilejio de formar baños de verano en las playas de Puerto Real; se ha dignado S. M. resolver que el establecimiento de baños en las orillas del mar no está declarado como un privilejio de la matrícula, ni que estos permisos tocan de consiguiente á la Marina, sino á la autoridad civil del territorio. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes, y por resultas de la carta de 9 de octubre anterior, con la que me remitió la referida instancia.— Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 12 de enero de 1828.— Luis María de Salazar.—Señor Capitan y Director jeneral de la Armada.

(3) Véase la nota 11 páj. 482.

(1) Art. 13. Si en el acto de la revista descubriese el ministro á alguno que realmente no sea soldado de aquella compañía, ó que siéndolo se presente en el lugar que no le pertenece, y responda por otro, advertirá al comandante le hagan prender, y estos lo ejecutarán sin dilacion; y haciendo llamar al verdugo, será azotado á vista de todo el cuerpo por su mano, y de no haber verdugo, se le pasará inmediatamente por baquetas y condenará por cuatro años á los trabajos de arsenal, siendo paisano, y á ocho si fuere soldado.

Art. 14. El capitan ú oficial que tenga á su cargo la compañía en que se descubriere la plaza supuesta, quedará privado de su empleo, notando el ministro sobre el mismo acto de la revista su esclusion del servicio; y si se averiguare que algun sarjento, cabo de escuadra ó soldado hubiere contribuido á enganchar la plaza supuesta, aunque fuese con órden espresa de su capitan, será condenado á seis años de destierro de arsenal.

Art. 15. Se reputará y castigará como plaza supuesta todo aquel que aunque tenga efectivamente asiento formado en la compañía, y se presente en el lugar que

pena no solo al reo, si que tambien á cuantos por su omision ó poca vijilancia han dado lugar á que pudiera cometerse. Y al efecto de facilitar el descubrimiento de este delito, se premia la delacion por los artículos 19 y 20 del mismo título (2).

POLICIA. En materias de policía no vale el fuero, pero acerca la verdadera intelijencia de esta voz importa mucho fijar la atencion, pues á su favor no hubiera caso de que no pudiesen conocer las autoridades civiles. Por policía de un pueblo solo pueden comprenderse las disposiciones dadas para su buen órden interior, para su aseo y comodidad, cuales son los reglamentos de barrer las calles, no correr con caballerías por el interior de las poblaciones, no verter agua y demás de esta naturaleza. Pero estos principios no deben entenderse aplica-

le pertenezca no haga el servicio de soldado, dejando de asistir á los trabajos y funciones que como á tal le corresponden: y al oficial que eximiere de ellas algun soldado sin precision de emplearle en otros fines del servicio, será privado de su empleo.

Art. 17. Siendo obligacion principal del sarjento mayor llevar un exacto detall de todas las compañías, y saber á punto fijo el número de tropa efectiva de que deba constar cada una, se le hará cargo de todas las plazas supuestas que se descubrieren, y será privado de su empleo si se verificare haber permitido en las filas al que conociere tal por cualquiera de los motivos prevenidos en los artículos antecedentes; y aunque esto no se verifique, será declarado suspenso de su empleo en castigo de su omision en averiguarlo.

Art. 18. De la misma suerte serán responsables los ayudantes y sarjentos de brigada con la pérdida de sus empleos y de todos los alcances que por cualesquiera atrasos tuvieren contra mi hacienda, si resultaren culpables, bien sea por no haber dado oportuna cuenta al sarjento mayor de las bajas y demás novedades de las compañías, ó por omitir la práctica de las precisas dilijencias para averiguarlas, ó por tolerar que algun soldado habite fuera cuartel, y deje de asistir á las funciones del servicio, alternando con sus compañeros. *Tit.* 12, *trat.* 8, *Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 19. Al soldado que en el acto de la revista manifestare al ministro una ó mas plazas supuestas, se librarán sin dilacion en la tesorería cincuenta escudos de vellon por cada una, cuya cantidad se cargará al cuerpo de los batallones, y este la descontará del haber que tenga en fondo de gratificacion el capitan en cuya compañía se hubieren hallado: si además de esta recompensa quisiere el denunciador licencia para retirarse del servicio, deberá el inspector despachársela inmediatamente, y si solo quisiere mudar de compañía, se le hará el paso á la que el mismo elijiere.

Art. 20. Si por haber delatado plazas supuestas en el acto de la revista, ó por haber en otra ocasion presentado queja de cualquiera especie que sea al inspector ó comandante, fuere el soldado maltratado de su capitan ú otro oficial, mando que inmediatamente sea suspenso de su empleo, y que de su cuenta se dén al soldado setenta y cinco escudos de vellon y su licencia ó paso á otra compañía segun elijiere. *Tit.* 12, *trat.* 8, *Ord. de la Real Arm.*

bles á las naves, conforme se declaró en el año 1778 en vista de cierta competencia formada entre el subdelegado de marina de Puentedeume y el alcalde mayor, por querer éste ejercer su jurisdiccion de policía en las embarcaciones de pescadores, pues habiéndose dado parte al Rey, resolvió éste por Real órden de 29 de abril de aquel año, que el alcalde mayor se abstuviera de dar sus providencias gubernativas á bordo de las embarcaciones y directamente con los matriculados, pudiendo tomarlas desde tierra y conseguir el mismo fin, lo que se halla recientemente ratificado por Real órden de 1.° de febrero de 1846 (1). Con respeto al modo de hacer aplicable el desafuero á las personas, téngase presente lo dispuesto en Real órden de 14 de diciembre de 1806 (2).

2. Las naves han de sujetarse á todas las reglas de policía establecidas por el *Capitan del Puerto*, conforme se dice en dicha voz y lo pre-

(1) Véase la nota 4 páj. 600.

(2) Entre la justicia y ayuntamiento de la ciudad de Santander, y el comandante militar de aquel tercio naval, se suscitó competencia con motivo de la imposicion de multas hechas á varias mujeres de matriculados, por faltas advertidas en las pesas de que hacian uso para la venta de sus pescados; de cuyas resultas, y despues de diversas contestaciones de una á otra parte, dirijieron sus respectivos recursos á esta superioridad, solicitando la ciudad se previniera lo conveniente para precaver la continuacion de tales abusos, y defendiendo aquel jefe, de acuerdo con su asesor, que el ayuntamiento no podia imponer multas á personas privilejiadas con el fuero de marina, por ser esto correspondiente á su jurisdiccion. Enterado S. M. de esta ocurrencia, se ha servido declarar, que siendo peculiar y privativo de las justicias ordinarias el conocimiento sobre faltas de policía, así que su reglamento é imposicion de la pena por quebrantarlo, los matriculados que lo infrinjieren están sujetos á la multa señalada; no tocando conocer en el asunto á los jefes de marina, ni habiendo necesidad de un juicio formal contra cada reo, pues basta solo la constancia de la infraccion del delito. Esto supuesto, es su voluntad soberana, que en los casos de providenciar cualquiera tribunal contra individuo alguno dependiente de la jurisdiccion de marina, pase aquel al de esta una razon testimoniada de la causa y providencia con el oficio competente, para que el juez de marina, con acuerdo del auditor, determine y mande la ejecucion, ó la suspenda, consultándola á quien corresponda en el solo caso de haber justos motivos para ello, y participándolo así al juez que providenció para su intelijencia. Y finalmente, para precaver todo recurso en lo venidero sobre la justificacion del delito, y demas diferencias que suelen ofrecer los casos como el en cuestion, y otros de igual naturaleza; declara asimismo S. M. que á las justicias y ayuntamientos corresponde vijilar sobre la fidelidad de los pesos y pesas de todos jéneros de comestibles, y por consiguiente de los pescados, y hacer saber por edictos y pregones el dia y sitio en que han de concurrir los vendedores, para ver si están arregladas dichas pesas, sin que sea menester impartir el ausilio del jefe de marina, á menos de que algun matriculado se escuse á concurrir, ó fuere preciso reconocer su casa: que siendo justo sepan los delincuentes la pena en que han de incurrir por el delito, señalen las justicias y ayuntamientos en un reglamento, que deberá

viene tambien el art. 34, tít. 14, Ord. de Mat. (3). Véase *Puerto*, *Pasajeros*, *Limpieza* y *Matriculado*.

PÓLIZA DE FLETAMENTO. Véase *Fletamento*.

PÓLIZA DE SEGUROS. Documento en el cual constan las condiciones bajo las cuales se estipula un seguro.

2. El seguro puede celebrarse: 1.° por instrumento público con las solemnidades de derecho, en cuyo caso traerá aparejada ejecucion; 2.° por póliza firmada por las partes con intervencion de corredor, en cuyo caso producirá el mismo efecto, si cotejada la póliza del demandante con la del corredor resultare conforme; entiéndese siempre en el caso que el rejistro estuviese arreglado á derecho; 3.° por documento privado entre los contrayentes, en cuyo caso no será ejecutivo hasta que por reconocimiento judicial de los mismos firmantes constare la autenticidad de la firma. Resulta de lo dicho que la redaccion del contrato por escrito, se exije como solemnidad indispensable; que no será admisible ningun otro jénero de prueba y que hasta la confesion del mismo demandado fuera inútil para acreditar el derecho del demandante. Pero la ley no exije tal ó cual escrito sino que bastará cualesquiera especie de documento. *Arts. 840 y 842, Cód. de Com.* Deben por precision estenderse en papel sellado, que será de mas ó menos valor, segun fuere la importancia del contrato. Esto es si escede de 11,000 rs. vn. se usará sello de ilustres, si no llega á esta suma pero pasa de 8,000 rs. sello primero. Si pasa de 5,000 pero no escede de 8,000, sello segundo. Si importa mas de 2,000 y no escede de 5,000, sello tercero, y en sello cuarto, cuando no pasen de 2,000, en conformidad al Real decreto de 8 de agosto de 1851.

3. Las compañías de seguros suelen tener pólizas impresas para su mas pronta y espedita espendicion en las que solo falta llenar los huecos necesarios para aplicarlas al caso que se presenta. En los paises estranjeros los ajentes consulares pueden autorizar los contratos de se-

fijarse en los sitios públicos, las multas que hayan de pagarse: y por último, que para justificacion de las faltas baste, que á presencia del interesado y demás personas concurrentes al reconocimiento se encuentren defectuosas las pesas, cotejadas con los padrones, de que certificará el escribano que asista. *Real órden de 14 de diciembre de* 1806.

(3) Art. 34. Han de sujetarse los capitanes ó patrones mercantes á todas las reglas de policía establecidas por los capitanes de puerto á donde arribasen; y han de fondear segun el modo mas conveniente, no solo á su propia seguridad, sino tambien á la de los demás buques; en la intelijencia de que han de responder de los daños que causaren por su temeridad ó abandono, y ser castigados ademas con la multa ó con otra pena, segun la gravedad de las circunstancias. *Tit. 14, Ord. de Mat.*

guros que se celebran en las plazas de su residencia siempre que alguno de los contratantes sea español; las pólizas que autoricen tendrán igual fuerza que si se hubieren hecho en España con intervencion de corredor. *Art. 842, Cód. de Com.*

4. La póliza debe contener la espresion de la hora en que se firma. La designacion de la fecha sin espresar la hora, es de la mayor importancia en un documento público, pues sin ella no hacen fe. «Non vale otrosi, dice la ley 111, título 18, partida 3.ª, carta pública en que non sea escripto el dia, et el mes et la era en que fué fecha.» En cuanto á las pólizas privadas no existe igual razon ya que á la fecha no se la dá importancia alguna en juicio. Pero aquí es necesaria tambien no solo para saber la prioridad de dos seguros hechos sobre una misma cosa, de los cuales el primero anula el segundo cuando comprende todo el valor de lo asegurado, sino tambien para determinar los casos en que podria haber presuncion de la noticia del feliz arribo ó pérdida de lo asegurado al tiempo de celebrarse el contrato. La póliza sin fecha aunque subsista respeto á los que la formaron no tendrá fuerza alguna en contra terceras personas. *Art. 841, Cód. de Com.*

5. A veces son muchos los aseguradores de una misma cosa, no por una obligacion comun, que entonces fuera solidaria, sino por contratos independientes y sucesivos; de modo que una misma póliza puede comprender diferentes seguros y premios. Entonces si todos los aseguradores no firman la póliza en un acto contínuo deberán espresar antes de su firma la fecha en que la ponen. *Arts. 843 y 844, Cód. de Com.*

6. Nada impedirá el que la póliza se libre á la órden, es decir, que el asegurador ofrezca pagar el valor del seguro al que la hubiese adquirido mediante lejítimo endoso. *Art. 847, Cód. de Com.*

7. Dice la ley, segun ya hemos manifestado, que una misma póliza puede comprender diferentes seguros y premios. Era ciertamente muy esencial reconocer este principio, para distinguir los efectos que podia ó debia tener una misma póliza bajo distintos respetos. Así por ejemplo, caso que en una misma póliza se asegure bacalao y café, si el asegurado cargó la cantidad convenida de bacalao y dejó de cargar el café, si los seguros son distintos será válido el contrato en cuanto á lo primero, y nulo en cuanto á lo segundo, y si el seguro fuese uno, entonces debiera reducirse á la total cantidad arriesgada. Asi tambien, si habiéndose cargado ambos jéneros se echa á perder totalmente el café y no el bacalao; si se consideran dos seguros distintos, podrá hacerse el abandono del café reteniendo el bacalao; pero si el seguro es indivisible, solo se tendrá este derecho caso que sumando el valor de ambos efectos suba la deterioracion á las tres cuartas partes. Pero no declara la ley cuándo deberá entenderse que la póliza contiene uno ó mas seguros. Asi, en tal oscuridad juzgamos que solo las circunstancias y términos del contrato podrán decidirlo. *Arts. 844 y 901, Cód. de Com.*

8. La póliza de seguros debe contener las enunciaciones necesarias para que pueda entenderse bien en lo que han convenido los contrayentes, á fin de que en lo sucesivo, deslindados los derechos, no sea la una árbitra de la suerte de la otra. *Art. 841, Cód. de Com.*

9. Así además del nombre, apellido y domicilio de los contrayentes la póliza debe espresar: la calidad de propietario ó de comisionista del que estipula el seguro. El nombre y domicilio del propietario de las cosas que se aseguran, caso de hacerse este por comision. El nombre, porte, pabellon, matrícula, armamento, y tripulacion de la nave en que se trasporta lo asegurado. El nombre y apellido del capitan. El puerto ó rada en que las mercancías han sido cargadas. El puerto de donde ha debido partir la nave. Los puertos ó radas en donde debe cargar ó descargar ó por cualquier otro motivo hacer escalas. La naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados. Las marcas y números de los fardos si los tuviesen. Los tiempos en que deben empezar y concluir los riesgos. La cantidad asegurada. El premio convenido por el seguro y el lugar, tiempo y modo de su pago. La cantidad de premio que corresponda al viaje de ida y al de vuelta si el seguro se hubiese hecho por viaje redondo. La obligacion del asegurador á pagar el daño que sobrevenga en los efectos asegurados. El plazo, lugar y forma en que haya de hacerse el pago. La sumision de los contratantes al juicio de arbitrios en caso de contestacion, si hubiesen convenido en ella, y cualesquiera otra convencion licita que hubieren pactado en el contrato. Vamos á esplicar por su órden la razon y justicia con que se exijen algunas de estas enunciaciones.

10. No hay instrumento alguno que pueda surtir efecto si se ignora quienes son las personas interesadas en él, pues falta saber á quien se impone la obligacion ó á quien se conceden los derechos que en él se reconocen. Pero si dejara de espresarse el nombre y domicilio del asegurado, esta omision no debe perjudicar si por efecto de otras circunstancias no hubiese incertidumbre acerca su persona.

11. La póliza debe espresar la calidad con que se presenta el asegurador. En derecho rigoroso solo el propietario ó aquel que tiene interés en una cosa puede asegurarla. Pero como cualquiera operacion mercantil puede hacerse por medio de un comisionista, es evidente que el interesado en un cargamento ó nave puede emplear útilmente esta persona intermediaria para hacerlo asegurar.

12. La calidad de comisionista se espresa jeneralmente declarando el asegurado que contrata por *cuenta de fulano*, y alguna vez se espresa jenéricamente diciendo por cuenta de á quien pertenecerán.

13. En el primer caso, solo el sujeto espresado puede reclamar el cumplimiento del contrato. En el segundo podrá hacerlo cualquiera lejítimo tenedor del conocimiento. Por regla jeneral el comisionista aunque contrate por cuenta ajena puede obrar en nombre propio, mas

aquí sufre escepcion esta regla. Tal rigor tiene por objeto prevenir las contestaciones que pudieran promoverse entre el comisionista y el comitente; para este efecto tal vez fuera bastante la declaracion de si el asegurado obra por cuenta própia ó en comision, porque el obligarle á designar el nombre y domicilio del propietario ocasiona á éste grandes desventajas en tiempo de guerra, pues un cargamento que estaria fuera de peligro bajo nombre de un comisionista de nacion neutra, queda en el mayor riesgo en el momento que consta quien sea el propietario. Mas si se ha omitido esta circunstáncia, ¿podrá contestarse la validez del seguro? no parece justo. El asegurador firmó la póliza á pesar de esta omision y el comitente jamás pudiera retraerse de pagar el premio escudado en una falta propia. *Art. 118, Cód. de Com.*

14. En materia de seguros marítimos puede considerarse al buque como á objeto, y como á lugar de los riesgos. ¡Aquí le consideramos ahora bajo este último aspecto. La designacion del buque tiene la ventaja de remover muchas dificultades acerca la identidad de las mercancías que se entiende asegurar, y la minuciosa designacion que la ley exije del porte, pabellon, matrícula y demás tiene la de determinar bien claramente la nave, para evitar que en fuerza de algun error pueda aplicarse la convencion á otra nave. Pero si la póliza no espresara la nave, no por eso fuera nulo el acto, pues semejante enunciacion no es de la esencia del contrato, mientras por otra parte pudiera entenderse de cual se trataba.

15. Las partes pueden convenirse hasta en que el asegurado cargará sus mercancías en los buques que mejor le parecieren, y solo las circunstancias pudieran resolver si acerca este punto se ha cometido algun abuso.

16. Hay mas; es permitido asegurar valores sobre un cargamento sin espresar su naturaleza, ni el buque, ni el capitan á quien se confian. Sin embargo como esta facultad diera márjen á gravísimos inconvenientes se ha introducido solo para el caso que no constaren estas circunstancias, en beneficio de los comerciantes que por ignorarlas se vieran privados de gozar los beneficios del seguro. Pero en caso de desgracia el asegurado debe probar á mas de la salida y pérdida del buque, el embarque y verdadero valor de los efectos perdidos por su cuenta. *Artículo 846, Cód. de Com.*

17. La espresion del nombre, apellido y domicilio del capitan es necesario lo mismo que el de la nave, pues no todos los capitanes son igualmente hábiles y espertos. Los riesgos aumentan pues ó disminuyen en relacion á los conocimientos del capitan; y de aquí el que interese en gran manera al asegurador, saber quién gobernará la embarcacion.

18. Por lo tanto el seguro que se hubiese convenido con designacion del nombre del capitan no fuera válido, si otro se ponia en su lugar aun cuando fuese en la misma nave designada, á menos que á conti-

nuacion del nombre del capitan se añadiera las palabras *ú otro en su lugar*, cuyo efecto fuerá dejar en libertad al asegurado para poner otra persona en el mando de la nave aun antes de comenzado el viaje.

19. La omision del nombre del capitan no será ningun obstáculo á la validez de la póliza; en este caso se presume que el asegurador ha querido dejar al asegurado en completa libertad sobre este punto. Sin embargo, si el asegurado abusando manifiestamente de esta facultad nombrase una persona notoriamente imprudente ó incapaz, fuera responsable al asegurador de cuantos perjuicios le causará, mayormente si éste hubiese tomado sobre sí las baraterías del capitan.

20. La póliza debe espresar el lugar donde se carguen las mercancías, los puntos donde deba hacer escalas y el puerto de la descarga, para poder conocer la naturaleza de los riesgos y tiempo en que deben empezar y concluir. Se prescriben estas enunciaciones para que el asegurador pueda apreciar debidamente la estension de los riesgos que toma por su cuenta; tanto que variado el viaje por culpa ó arbitrariedad del asegurado el contrato es nulo. *Arts. 841 y 889, Cód. de Com.*

21. Si esta designacion se omitiera se entiende que el asegurador quiso pasar por el viaje que mas acomodare al asegurado.

22. En la póliza ha de espresarse la naturaleza, calidad y valor de los objetos asegurados, como tambien las marcas y números de los fardos si los tuviesen. Este es el modo mas claro de fijar la identidad de las cosas, con la mira de que cumplido el suceso no pueda haber lugar á dudas y de evitar todo fraude. *Art. 841, Cód. de Com.*

23. Si la cosa asegurada fuese la nave, como entonces es objeto y no lugar de los riesgos, es necesario que se esprese su nombre, porte y pabellon á fin de acreditar debidamente su identidad.

24. Pero si mediante cualesquiera otras indicaciones se consiguiera el mismo efecto, parece no debiera anularse el contrato. Así por ejemplo, cuando alguno se limita á decir que hace asegurar tal suma sobre tal nave, puede dudarse si este seguro es sobre la nave ó su cargamento, pero se desvanece desde el momento que acredita sobre cuál de los dos objetos tiene interés.

25. En cuanto á la falta de designacion del valor asegurado, es indudable que no anula el seguro, pues manda la ley que no fijándose en el contrato se arregle por las facturas de consignacion ó en su defecto por el juicio de los corredores, con lo cual indica claramente que no es la nulidad el efecto de esta falta. *Art. 859 Cód. de Cóm.*

26. La cualidad de los efectos asegurados es necesario espresarla para conocer las deterioraciones ó disminuciones particulares á que está sujeta la cosa por vicio propio, pues dijimos que el asegurador no respondia de los daños producidos por esta causa. Y que por consiguiente, caso de pérdida de ellos debian deducirse las disminuciones que tuvo. Es tambien preciso declarar la naturaleza, porque hay cosas mas es-

puestas que otras á deteriorarse por efecto de accidentes de mar de lo que es responsable el asegurador. Así una tempestad que moje un cargamento de azúcar le deteriora absolutamente, cuando ningun daño causara si consistiera en mármoles. *Art. 862, Cód. de Com.*

27. A mas, hay cosas que no pueden asegurarse, tales son los jéneros de ilícito comercio y otros que enumeramos al tratar ese punto. La prohibicion de asegurar jéneros de ilícito comercio debe entenderse solo de los que lo son en España, pero no de los que lo son en el estranjero, cuyas leyes antes bien está en nuestro interés el neutralizar, puesto que tienen por objeto favorecer su industria en perjuicio de la ajena. *Artículo 885; Cód. de Com.*

28. Tambien debe advertirse al asegurador el lugar donde se colocan los jéneros, pues que no todos son igualmente espuestos, y porque si los dejaran sobre cubierta, en caso de echazon no se contarian como de avería gruesa. En fin cualquiera cláusula que faltare para dar exactamente á conocer los riesgos pudiera justamente anular el contrato.

29. Es de esencia del contrato de seguro el que haya una cantidad que el asegurador se obligue á pagar caso de pérdida de los efectos asegurados; pero ya hemos dicho que acerca este punto, el comercio marítimo concede la mayor latitud, de modo que pudiera omitirse esta designacion sin perjudicar á la validez del contrato, y el asegurador en su caso pagaría los efectos asegurados segun su estimacion. Para hacer este aprecio, conviene tener presentes las reglas que á continuacion daremos. Cuando se espresa jenéricamente que se asegura la nave dijimos que se comprendian bajo este nombre todas sus pertenencias ó accesorios. Mas no podrán asegurarse sobre ellas mas que las cuatro quintas partes de su valor, descontados los préstamos tomados á la gruesa sobre la misma. Esta disposicion está tomada de las ordenanzas de Bilbao y contraria al código francés que permite asegurar toda la nave sin restriccion alguna. Á la verdad con el mayor acierto, pues si bien es indudable que siendo el capitan puesto por el naviero, debe considerarse cual dependiente suyo, no es por eso consiguiente suponer mirase con indiferencia la salvacion de la nave, porque su principal no tenia interés alguno en ello. Pues en primer lugar, el naviero deja de ganar los fletes, lo que en realidad viene á ser una pérdida. Y aun cuando así no fuera, debiendo constar al asegurador quien sea el capitan aumentará ó disminuirá el premio en razon á la confianza que le inspire. *Arts. 841, 850, 854 y 841. Cód. de Com.*

30. En cuanto al cargamento puede asegurarse por todo su valor, pero este debe fijarse por el que tenga en la plaza donde se carga, porque nadie puede asegurar mas que lo que corre riesgo de perder, pero no lo que deja de ganar. En vista de esta doctrina, es consiguiente el que junto con el cargamento puedan asegurarse tambien los derechos y gastos causados hasta ponerlo á bordo, tales como gastos de embalaje,

trasporte hasta la playa, derechos de comision, de aduanas y demás que aumentan realmente el valor del jénero, y que fueran una pérdida para el asegurado si el cargamento se perdiera. *Arts. 855 y 859, Cód. de Com.*

31. Mas es de advertir, que conforme el código con la idea que estando el interesado á la vista, deberá dejarse alguna parte de los efectos por su cuenta con el objeto de aumentar su celo y cuidado para su conservacion, ordena se deje un diez por ciento á su riesgo siempre que el asegurado sea el capitan ó cualquiera persona que se embarque en la misma nave y que solo pueda tener lugar el seguro por los nueve décimos. *Art. 853, Cód. de Com.*

32. Las valuaciones hechas en moneda estranjera se convertirán al equivalente en moneda del reino conforme al curso que tuviesen en el dia en que se firmó la póliza. Este curso se justifica por el rejistro que lleva el síndico y adjuntos de corredores. *Arts. 857 y 445, Cod. de Com.*

POLIZONES. Llámase así á los que se embarcan para América sin el pasaporte ó licencias correspondientes.

2. Para castigar este abuso cuando los capitanes no dieran conocimiento de él á la autoridad competente, se fijan las penas correspondientes en el art. 70, tit. 7, trat. 6, Ord. Gen. de la Arm. (1); y para conseguir su descubrimiento, señalan los premios á que se hacen acreedores los que lo hicieren en el artículo siguiente del propio titulo (2). Para re-

(1) Art. 70. A los comandantes de bajeles se hará cargo de todo polizon que se encontrare en su bordo ó la llegada al puerto del destino ú otro de arribada en Indias, sin háberle reconocido por tal en la mar, y entregándolo en semejante calidad al arribo, respeto de que deben tomar todas las providencias de visitas interiores para que no se les encubra durante el viaje persona alguna de las que fueren embarcadas: y en caso de verificarse que se trasportaron con permiso ó disimulo suyo, serán suspensos de los empleos, y se me dará cuenta. En la misma pena incurrirá el oficial subalterno que encubriere ó consintiere polizones: y el oficial de infantería ó artillería que los admitiere entre su tropa, será privado del empleo, como tambien el oficial del ministerio de cualquier carácter y el contador de navío que los disimulare. Y finalmente otro cualquiera de la guarnicion ó tripulacion que los ocultare, ó no diere aviso conociéndolos, será desterrado por diez años á un presidio ó arsenal: haciéndose siempre el primer cargo de encuentro al contramaestre, al sarjento primero, ó al condestable, segun fueren las clases de sujetos que los han ocultado, ó mantenido, y reputándoseles reos, si no se justifica su inculpabilidad por el esceso de malicia ó artificio de los que los encubrieron, logrando burlar su vijilancia. *Tit. 7, trat. 6, Ord. Gen. de la Arm.*

(2) Art. 71. Por cada polizon que cualquier individuo descubriere, y diere aviso al comandante, será gratificado con treinta pesos, que se sacarán de los bienes ó ropa de los mismos polizones, y de los sueldos de los que los hubieren embarcado ú ocultado á bordo. Los que se aprehendieren en puertos de España, se entregarán al juez de arribadas, quien los desterrará á un presidio ó arsenal por seis años, escepto siendo hombres de mar, en el cual caso, entregados al capitan je-

primir además esta contravencion se tomaron algunas disposiciones en Real órden de 25 de octubre de 1848 (3).

PORTUGAL. Si bien teníamos con aquella nacion algunos tratados que aseguraban ventajas á nuestra navegacion, en el dia no se hallan en vigor, solo si en el tratado de relaciones consulares firmado en 26 de julio de 1845 se leen algunas prescripciones que corresponden al objeto de esta obra, segun puede verse en los arts. 2, 5, 6 y 7, (1) en que se fa-

neral del departamento ó escuadra, se sentenciarán por este á tres años de campaña en Europa con plaza de grumetes, menos si les correspondiese mayor pena por su calidad de desertores. Y si se encontrasen navegando, ó en puertos de Indias, se retendrán en clase de vagos á bordo hasta la vuelta del bajel; ó en caso de detencion de este allí, se remitirán en primera ocasion á España, donde se les impondrán respectivamente las mismas penas. *Tít.* 7, *Trat.* 6, *Ord. Gen. de la Arm.*

(3) Habiendo llegado á noticia de la Reina Ntra. Sra. que en algunos puertos de la península suelen embarcarse en los buques que salen para ultramar prófugos de las quintas, los cuales no son enrolados, y apareciendo que los respectivos capitanes no tienen conocimiento de tales sujetos hasta luego que estando en la mar resultan como polizones, es la voluntad de S. M. (Q. D. G.) que V. E. encargue estrechamente á los comandantes de marina y capitanes de puerto inspeccionen minuciosamente los referidos Roles y cuantos documentos sean necesarios haciendo las oportunas visitas á los buques en cuestion, antes de dar la vela, á fin de evitar semejante fraude.—Dígolo á V. E. de Real órden á los fines de su cumplimiento etc. Madrid 25 de octubre de 1848.

(1) Art. 2.° Los respectivos ajentes consulares podrán ser escojidos á beneplácito de los súbditos de su nacion para árbitros de sus controversias y litijios; pero este arbitraje no deberá ser llevado á efecto hasta que sea confirmado por la autoridad local competente, quedando además la parte que por él se juzgue perjudicada en la facultad de acudir á los tribunales del pais. Los mismos ajentes consulares decidirán, sin intervencion de las autoridades locales, las controversias suscitadas entre el capitan y cualquier individuo de la tripulacion de los buques de su bandera por soldadas en el caso de revocacion de viaje por falta del debido sustento por mal trato ó por otras causas de igual urjencia. Las autoridades locales deberán sin embargo intervenir en todos los casos en que el proceder de los capitanes ó de las tripulaciones perturbe el órden ó la tranquilidad, ó quebrante las leyes del pais, ó tambien cuando su ausilio sea requerido por los ajentes consulares, para que sus decisiones sean llevadas á efecto : debe entenderse sin embargo que estas decisiones no privarán á los interesados del derecho de recurrir despues á las autoridades judiciales del pais á que pertenezcan los mencionados buques.

Art. 5.° Se permitirá á los ajentes consulares de cada una de las dos naciones en los puertos de la otra pasar á bordo de los buques de su bandera inmediatamente despues que estos hayan sido admitidos á libre plática, con el objeto de verificar los actos de vijilancia y policía marítima, que forman parte de las atribuciones consulares. Podrán asimismo, cuando lo juzguen conveniente, y en cuanto lo permitan los reglamentos de aduanas y de policía del pais, acompañar á los ministros de justicia y á los oficiales de aduana que se trasladasen á bordo de los mismos

culta á los cónsules para decidir las controversias entre el capitan y cualquier individuo de la tripulacion de los buques de su pais por soldadas, faltas de alimento, malos tratamientos y otros casos iguales. Se les permite pasar á bordo en cuanto el buque está admitido á libre plática, acompañar á los ministros de justicia ú oficiales de aduana cuando vayan á bordo para alguna dilijencia, y acompañar al capitan ó algun individuo de la tripulacion cuando deba presentarse á los tribunales ú oficinas públicas. Pueden exijir manifiestos jurados así de la carga de entrada como de la de salida, y no consentir, para lo cual deben prestarles su ausilio las autoridades del pais, que salgan buques españoles por ejemplo de España sin el pasaporte ó visto del cónsul portugués y lo mismo de los portugueses que vinieren á puertos españoles. En caso de naufrajio de buque español en las costas de Portugal deberán las autoridades administrativas obrar con intervencion del cónsul. Respeto al derecho á reclamar los marineros desertores, véase *Desertores*.

2. En el art. 2.° convenio de correos celebrado en 22 de junio de 1850 y ratificado en 2 de julio del mismo año, se declara admisible en los puer-

buques para proceder á alguna averiguacion ó dilijencia. Del mismo modo les será lícito acompañar á los tribunales y oficinas públicas al capitan ó á cualquier individuo de la tripulacion en todos los casos en que estos puedan presentarse, conforme á la ley, asistidos de su procurador ó abogado.

Art. 6.° Los ajentes consulares estarán autorizados para exijir á los capitanes de los buques de su bandera manifiestos jurados, así de la carga de entrada como de la de salida. Podrán igualmente los ajentes consulares de cada una de las dos naciones exijir á los capitanes de los buques de la otra el manifiesto de la carga de salida, cuando estos buques lleven destino á los puertos de la nacion de los mencionados ajentes consulares. Las autoridades de los puertos de cada una de las dos naciones no consentirán que salgan de ellos los buques de la otra sin el pasaporte ó visto de su respectivo ajente consular.

Art. 7.° En casos de naufrajio de un buque español en Portugal y viceversa, deberá dar la autoridad administrativa competentes providencias sin demora cuanto juzgue necesario para el salvamento, teniendo cuidado de prevenir desde luego al respectivo ajente consular, con cuyo acuerdo y conformidad habrán de adoptarse todas las medidas, así para el salvamento como para el inventario y depósito de los efectos salvados, las cuales deberán ponerse en práctica bajo la direccion esclusiva de dicha autoridad administrativa. A falta del capitan ó del consignatario del buque, ó por imposibilidad de aquel, satisfará el ajente consular los gastos que el salvamento haya ocasionado; los cuales serán reintegrados vendiéndose á pública subasta la parte de los efectos salvados que baste á cubrir el desembolso. Dichos gastos no escederán de los que pague en igual caso un buque nacional, y las mercancías y jéneros salvados del naufrajio no quedarán sujetos al pago de derechos sino en el caso de ser despachados para consumo. Satisfechos los gastos del salvamento ó prestando fianza suficiente el capitan, el dueño ó el consignatario del buque ó el ajente consular deberán entregárseles los efectos salvados luego que sean reclamados. *Trat. de 26 de julio de* 1845.

tos de ambos dominios toda correspondencia conducida por mar de cualquiera pais en buques españoles ó portugueses, la cual deberá entregarse indispensablemente al primer bote de sanidad ó de aduana que comunique con el buque conductor, segun el uso de cada pais, para que por este medio la reciba la administracion de correos del puerto de arribada. El capitan ó persona que contravenga á esta disposicion queda sujeto á las mismas penas pecuniarias á que lo estén los naturales del pais por igual motivo.

PRÁCTICOS DE COSTAS. Por falta de reglas y datos para dirijir los espedientes que se instruian al solicitarse nombramiento de práctico de costas, el Comandante jeneral del Departamento de Cartajena pasó cierta solicitud al mayor del mismo quien manifestó la falta de lejislacion sobre el particular, y el que aun los examinadores no constaba tuviesen los conocimientos suficientes para desempeñar tal comision, pues el título de pilotos terceros que se les dá no basta para deducir sean idóneos en la materia. Los prácticos de costas parece son los mismos que con el título de número se mencionan en el art. 3, tit. 5, Trat. 3.° Ord. Gen. de la Arm. los cuales preferian á los pilotines de número. Ahora bien, sabidos los conocimientos que se exijen á un tercer piloto y debiendo estos estar subordinados al práctico de costa, es claro que deben tener conocimientos estensos, nada vagos y superiores á los de aquellos en las materias de su profesion práctica.

2. Es muy difícil lo sean de costas estensas sin que al mismo tiempo posean medianamente el pilotaje astronómico aplicado á la práctica, á lo cual deben agregar no tan solo el conocimiento material de los puntos mas notables del litoral, sino tambien el de sus sondas, entradas y salidas de puertos, corrientes, vientos, mareas y demás; pues la esperiencia cotidiana nos demuestra que casi nunca son buenos prácticos los que creen serlo de grandes estensiones de costas.

3. El art. 19, tit. 2.° Ord. de 1748 que en el dia no hace regla, reconoce como de la mayor importancia este destino. Las Ords. de 1793, tomando algo de este artículo, en el 2.° tit 6, trat. 3.° les dá la debida importancia considerándolos como oficiales mayores; en el 9 les dá en casos dados el cargo de pilotos, y en el 18 les autoriza para que puedan mandar á todos los que deban obedecer á los pilotines.

4. Para fijar, en vista de las arriba dichas consideraciones, las cualidades y exámen que debian preceder al nombramiento de los prácticos de costas, se espidió la Real órden de 11 de enero de 1851 (1), por la cual

(1) Escmo. Sr.: He dado cuenta á S. M. de la instancia de Ginés Navarro, matriculado hábil de la lista de patrones del tercio y provincia de marina de Cartajena, en solicitud de que se le confiera la plaza de práctico de costas del Mediterráneo, y de lo que con motivo de esta pretension ha propuesto á V. E. el mayor je-

se mandó que en igualdad de circunstancias se prefieran los pilotos de altura.

5. El nombramiento de los prácticos, que segun la antedicha Real órden competia al Director jeneral de la Armada, es hoy atribucion del Capitan jeneral del departamento á que correspondan las costas, en conformidad á la Real órden de 8 enero de 1858 (2).

PRÁCTICOS DE PUERTO. El nombramiento para este destino lo verifica el Capitan jeneral del respectivo departamento con arreglo á la Real órden de 8 de enero de 1858 (1), á propuesta y previo exámen del capitan del puerto en que hayan de ejercer sus cargos segun los arts. 19 y 20, tít. 7, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. (2).

neral de la armada acerca de las circunstancias que deben tener los que aspiren á ser prácticos de costas para que se les pueda espedir el título correspondiente, con cuya protesta se halla V. E. conforme; y S. M., conformándose igualmente con ella, se ha servido resolver:—1.° Que los que pretendan ser prácticos de costa sean examinados en la capital del departamento ó apostadero á cuyo distrito correspondan las costas de que soliciten ser prácticos, verificándose el exámen por una junta presidida por el mayor jeneral del departamento ó apostadero, ó por el que designe el Comandante jeneral del mismo, quien cuidará de que los examinadores sean los mas idóneos que puedan hallarse.—2.° Que el exámen verse sobre el pilotaje astronómico aplicado á la práctica que deberán poseer con la estension suficiente para llevar bien una estima y observar la latitud con toda seguridad, tanto de dia como de noche, y sobre el conocimiento, no solo material de los puntos mas notables del litoral, sino tambien de sus sondas, entradas ó salidas de puertos, corrientes, vientos, mareas, faros ó linternas, etc., acreditando con documentos fehacientes haber visitado las costas con la frecuencia necesaria para constituirlos prácticos de confianza respecto de ellas. — 3.° Que las solicitudes deben seguir los trámites prescritos en la ordenanza para los prácticos de número, apoyando ó adicionando los documentos el Comandante del departamento ó apostadero, con el conocimiento que tenga de otros pretendientes ausentes de aquel paraje mas beneméritos é intelijentes; de modo que el director jeneral de la armada quede bien satisfecho de los conocimientos de los que aspiren á ser prácticos de costas antes de espedirles el título de tales.—4.° Y por último, que en igualdad de circunstancias sean preferidos los pilotos de altura á los que no lo sean. Lo que digo á V. E. de Real órden como resultado de su oficio de 18 de octubre de 1849, número 1221, y para su circulacion y efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 11 de enero de 1851.—El Marqués de Molins.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(2) Véase en la nota 1, páj. 43.

(1) Véase en la nota 1, páj. 43.

(2) Art. 19. En unas y otras circunstancias del establecimiento de prácticos, tendrá siempre el capitan de puerto facultad de correjirlos en sus faltas, y suspenderlos en su ejercicio dando cuenta al Capitan jeneral del departamento: y le corresponderá igualmente proponer para dichas plazas, examinando antes á los pretendientes entre los buenos hombres de mar del domicilio, ú otros que se pre-

2. Su número varia en cada puerto, segun sus necesidades; el de Barcelona tiene señalados seis prácticos de número y cuatro supernumerarios, segun órden de la Direccion jeneral de la Armada de 16 de abril de 1857. Los prácticos están á las inmediatas órdenes del capitan del puerto; en consecuencia puede amonestarlos, castigarlos y hasta suspenderlos de su empleo, conforme los citados artículos y los 18, 49, 50 y 51 del espresado título (3).

senten al intento de otras matrículas del reino: formando su propuesta de tres sujetos, si los hubiere en este número, con distincion de primero, segundo y tercer lugar para cada vacante: teniendo presente que han de ser de la robustez y ajilidad necesaria para su fatiga y servicios posibles de empeño en que le han de hacer, y con esclusion de todo el que hubiere sido procesado y correjido por defraudador de mis rentas.

Art. 20. Con estas circunstancias, y acompañándola con certificacion de contaduría de marina ó del respectivo ministro de provincia de los servicios de los comprendidos, dirijirá el capitan de puerto la propuesta al Capitan jeneral del departamento, para que la pase con su informe al director jeneral de la armada, apoyándola ó adicionándola con el conocimiento que tenga de otros pretendientes ausentes de aquel paraje mas beneméritos é intelijentes: y bajo las propias consideraciones será facultativo al director jeneral conferir las plazas á los sujetos que considere mas dignos de ellas en bien de mi servicio, espidiendo sus nombramientos de que se tomará razon en la contaduría del departamento á que correspondan: y presentados por los interesados al ministro de la provincia, se les formará el asiento en la clase: despues de lo cual, concurriendo al muelle con los directores del gremio de mar, cabos y alguaciles de matrícula, y algunos patrones y otros individuos de la pesquera á la hora que señalare el capitan de puerto, los dará este á reconocer por tales prácticos para la posesion de sus plazas. *Tit.* 7, *Trat.* 5, *Ord. de la Arm.*

(3) Art. 18. En los puertos en que hubiere prácticos de oficio, si gozan sueldo, serán en todo unos subalternos del capitan sin dependencia de otra jurisdiccion en lo personal, ni perjuicio de la del ministro en materias de pesquera ú otra industria de mar en que se ocuparen: y no estando á sueldo, sino solo con las prerogativas del nombramiento para las obvenciones de su clase de prácticos, estarán igualmente subordinados al capitan de puerto sin reconocimiento á otro jefe en lo relativo á su cargo.

Art. 49. Véase en la nota 2 páj. 382.

Art. 50. En los delitos de los prácticos de sueldo corresponderá al capitan de puerto procesarlos. Igualmente á todo práctico de nombramiento ó sin él en sus errores ú omisiones de oficio que solo pidan lijera correccion personal, pertenecerá no mas al capitan de puerto imponérsela; pero cuando le declare culpa con responsabilidad de daños en el sumario de que habla el artículo 121, providenciará al mismo tiempo su arresto, entregándolo al ministro para las resultas de autos. Y aunque el sumario no le declaré culpado, porque se ocultó en él la verdad, si despues prueban malicia los autos, se pondrá el práctico á disposicion del ministro, siempre que lo requiera con tal motivo.

Art. 51. Admitirá asimismo el capitan de puerto cualesquier demandas civiles

3. El deber principal de los prácticos consiste en pilotear todas las naves, asi mercantes como de guerra, y así nacionales como estranjeras, hasta el paraje señalado en cada puerto, debiendo protestar al capitan cuando por las circunstancias del tiempo creyesen arriesgado entrar ó salir de algun puerto. Si hay motivo de entredicho ó cuarentena pilotearán el buque desde su barquilla segun lo disponen los arts. 23, 24, 26, 30, 34, 35, 44, 45, 47 y 49, tit, 7, trat. 5, Ord. Gen. de la Real Arm. (4). El práctico debe cuidar de amarrar los buques en el sitio que

contra sus ayudantes ó prácticos ú otros subalternos de sueldo, proveyendo gubernativamente, ó procediendo á autos si fuere necesario. *Tit.* 7, *Trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(4) Art. 23. Donde hubiere prácticos de nombramiento, será de su obligacion meter y sacar mis bajeles, abonándoseles por cada ocasion la gratificacion de arancel, y separadamente el costo del barco ó barquillo en que hayan de pasar á bordo ó restituirse á tierra, siendo del cargo de los mismos prácticos tener concordado con el director del gremio de mar el que á ninguna hora les falte barco ó barquillo en que hacer la dilijencia segun la necesidad, y proveyendo el capitan de puerto á su efecto en caso de cualquier retardo: haciéndose el pago de flete segun esté arreglado en arancel por papeleta del mismo capitan que el interesado presentará al ministro; y entendiéndose la gratificacion de práctico cuando no gozaren sueldo, y que tanto con este como sin él, ha de suministrárseles la racion con el rancho de pilotos siendo prácticos de nombramiento, y con el de cabos de guardia no siendo de esta clase, siempre que su detencion haya de privarles de la comida de medio dia en tierra, ó precisarles á pasar la noche á bordo.

Art. 24. Estará establecido en cada puerto el paraje hasta donde deban salir los prácticos al encuentro de mis bajeles entrantes, y de que deban volver á su salida; pero si los comandantes los detuviesen á bordo por las circunstancias del tiempo que anuncien necesidad de arribada no franqueándose á mayor distancia, estará arreglada para estos casos la gratificacion diaria que ha de abonarse á los prácticos sobre la comun de salida: y verificándose entrada fuera del mismo dia de aquella, se abonará tambien la gratificacion correspondiente: uno y otro solo cuando no estén á sueldo de mi erario.

Art. 26. Si hubiere prácticos de nombramiento en los espresados parajes de costa inmediatos á un puerto, tendrán obligacion de salir al encuentro de cualquier bajel mio que los llamare: y donde no los hay de aquella clase, el capitan ó teniente de puerto de aquel sitio, por su falta el subdelegado de marina, y por la de este el cabo de matrícula, deberán nombrar el patron intelijente de pesquera que pase á bordo sin dilacion alguna, costeándose siempre de mi cuenta el flete del barco que le conduzca.

Art. 30. Habiendo prácticos de nombramiento, corresponderá á ellos esclusivamente ejercer de tales para la salida de las embarcaciones mercantes nacionales, y de guerra ó mercantes estranjeras que los necesiten, multándose al patron ú otro hombre de mar que se introdujese á dirijir los buques, en una cantidad igual al honorario de arancel, á mas de la pérdida de este, y aplicándose uno y otro á los prácticos, esceptuados los casos de necesidad por falta de estos á la hora conveniente, en los cuales será arbitrable á cada capitan interesado solicitar del capitan de

le señale el capitan del puerto para evitar averías conforme se espresa en el núm. 6 de la voz *Capitan de Puerto*; así que en razon á que en Barcelona se exijia un doble abono satisfaciendo cada vez que entraba un buque de guerra una gratificacion al práctico de entrada y otra al amarrador, se mandó correjir este abuso en Real órden de 21 de setiembre de 1830 (5). No obstante existen en el dia bajo título de prácticos amar-

puerto á un patron ú otro hombre de mar que pilotee su embarcacion para la salida, ó buscar directamente aquel en quien tuviere confianza, sin que en uno ni otro caso pueda escederse de la gratificacion establecida.

Art. 34. El práctico que haya de pilotear cualquier embarcacion para su entrada, ha de informarse del capitan de su gobierno y del agua que cala, tanto para el acierto de su direccion, como para situarla en el paraje que el capitan de puerto tenga ordenado, ya para las que deban quedar en cuarentena, ya con distincion de portes, si la pide el puerto para su mejor policía, y mayor facilidad de los socorros oportunos entre buques de iguales tamaños: y al que fondee sin práctico, solo ha de permitirse que lo ejecute á un ancla, hasta que hecha la visita de sanidad se le prevenga donde y como deba amarrarse.

Art. 35. Cuando el práctico por las circunstancias del tiempo ó del bajel, considerase arriesgado emprender la entrada ó salida, hará el capitan su protesta de no quedar responsable á las resultas, y en las que hubiere quedará solvente de las en que no fuere culpado por otro modo, y proviniesen de las causas que espuso.

Art. 44. Cuando el espacio fuere superior al número de mis bajeles entrantes, se dirijirán los prácticos á fondearlos en los parajes que señalaren los comandantes con arreglo á las instrucciones del jeneral de la escuadra: pero siendo esta numerosa que pida economizar la capacidad, deberán irse internando por el órden de entrada, con todas las demás precauciones marineras que exija el sitio para evitar abordajes ú otras averías.

Art. 45. A las entradas de escuadras estranjeras, pasará un ayudante con el práctico, y no habiendo ayudante, irá el mismo capitan de puerto al navío comandante, para noticiarle el paraje en que se le ha de fondear, y conducirle á él, como igualmente deberán hacer los demás prácticos con los otros navíos á que se les destine, segun se les hubiere prevenido.

Art. 47. Para entrar los prácticos en cualquier bajel, sea de guerra ó mercante, nacional ó estranjero, han de informarse antes si hay motivo de entredicho ó cuarentena: habiéndole, escusarán subir á bordo, piloteando no mas desde su barco, si fuere posible; y no siéndolo. atracarán á prestar su importante ausilio, quedando á cargo del interesado los gastos de manutencion y salario del práctico y su jente, si hubieren de subsistir en cuarentena, pues está en su arbitrio el que no suba, si no le necesita: y en ningun caso, aun sin motivo de entredicho, podrá desembarcarse el práctico ni otro hombre de los suyos que haya entrado á bordo, sin que preceda la visita de sanidad que franquee la comunicacion.

Art. 49. Véase en la nota 2 pág. 382. *Ord. Gen. de la Arm.*

(5) Escmo. Sr.: Enterado el Rey N. Sr. de cuanto V. E. manifiesta en oficio núm. 1,144, acompañando espediente promovido con motivo de un doble abono hecho por la contaduría de marina del tercio y provincia de Barcelona á los prácticos de aquel puerto, satisfaciendo por separado en cada ocasion de entrada y salida de buques de guerra una gratificacion al práctico de entrada y otra al de amar-

radores en algunos puertos unos pilotos á los cuales se satisface retribucion separada del pilotaje, por el servicio de amarrar la nave. En Barcelona hay seis plazas de amarradores de número, y cuatro supernumerarios que fijó la Direccion jeneral de la Armada en 20 abril de 1857.

4. Cuando un buque haga señal de pedir práctico es deber de estos salir á su encuentro conforme lo establecen los arts. 27, 31 y 38 del citado título (6), á cuyo fin habiendo mas de uno en el puerto debe constantemente quedarse uno de servicio así de dia como de noche, con arreglo al art. 40 del propio título (7). El práctico que rehusare prestar sus servicios á un buque de guerra será multado en proporcion á la falta, y segun las consecuencias podrá ser sentenciado á tenor de la Real órden de 29 octubre de 1784.

5. Ninguna embarcacion puede trasladarse de un punto á otro dentro del puerto sin llevar práctico, por lo que importa en beneficio co-

radero; se ha servido S. M. resolver que se corrija este abuso para en adelante, pero sin tratarse del reintegro de lo abonado y cobrado de buena fe. Manifiéstolo á V. E. de Real órden para los efectos correspondientes y por resultas de su citado oficio. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 21 de setiembre de 1830.—Luis María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Real Armada.

(6) Art. 27. Mis bajeles indicarán la necesidad de tener anticipadamente práctico, disparando un cañonazo, y poniendo un gallardete largo cualquiera en el tope de trinquete, y si fueren de un solo palo en cualquier penol. A la vista de esta señal, si hay en la mar pescadores, cuyos patrones ó alguno de sus marineros sean intelijentes al intento, se dirijirá al bajel el que estuviere mas proporcionado á proveerle de práctico: y si el comandante se satisface, arriará el gallardete, que será señal de no haberle ya menester de tierra, y despedirá el barco para que siga en su industria; pero si le detuviere por necesidad, se hará el abono que corresponda por esta razon.

Art. 31. Por la notoriedad de esta ordenanza será conocido á cuantos interese, el modo de indicar necesidad de práctico para la entrada en algun puerto como queda establecido: y cuando se hiciere tal señal donde hubiere prácticos de nombramiento, tendrán obligacion de salir al encuentro de la embarcacion hasta el paraje prefijado.

Art. 38. Donde hubiere vijías, se establecerá necesariamente la señal de que la embarcacion que se dirije al puerto pide práctico, escusándola respeto á mis bajeles, pues debe este salir siempre á su encuentro: y al capitan de puerto se dará conocimiento de todas las señales que hagan relacion á los que vienen á él, ó arriban despues de su salida, á varadas ú otros fracasos, ó enemigos que se avistan, para que pueda proceder sin pérdida de instante á lo que fuere de su cargo. *Tít.* 7, *Trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(7) Art. 40. Siendo prácticos de sueldo y habiendo mas de uno, que supone frecuente concurrencia de mis bajeles á aquel puerto, ni de noche ni de dia ha de faltar del muelle uno de ellos, no estando empleados, y á cuyo fin ha de franqueárseles alojamiento en él. *Tít.* 7, *Trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

mun evitar una varada ú otro fracaso que perjudique al puerto, segun el art. 36 del ya referido título (8), lo que se ratificó en Real órden de 28 diciembre de 1830 (9).

6. En defecto de prácticos, ó cuando estos no acudan á prestar sus servicios, pueden hacer las veces de tales los patrones de barcos de pesquera, segun lo disponen los arts. 22, 32, 33 y 37 del mismo título (10), pero no concurriendo estas circunstancias será multado con cantidad

(8) Art. 36. Ninguna embarcacion podrá hacer movimiento de trasladarse de un paraje á otro sin solicitar y obtener la licencia del capitan de puerto, que deberá acordarla cuando tenga fin justo, y habiendo de pasar para ello por entre bajos ó canales, aunque el capitan del buque los conozca con toda seguridad, ha de deber tomar práctico, por lo que importa no aventurar al arbitrio particular un fracaso de varada que dañe al canal, ú otro que turbe la seguridad comun. *Tít.* 7, *Trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(9) Escmo. Sr.: He dado cuenta al Rey N. Sr. de la instancia promovida por D. Felipe Riera en que, como director del resguardo marítimo, solicita que no se obligue á los buques guarda-costas á tomar práctico cuando no lo pidan; y enterado S. M. de los informes que han mediado sobre el particular, se ha servido resolver diga á V. E., para que lo haga á quienes corresponda, que la ordenanza no obliga á que los buques mercantes ni otros ningunos tomen práctico á la entrada y salida de los puertos, sino solamente de los movimientos que hagan dentro de ellos en los casos y para los fines que la misma espresa muy claramente, y por consiguiente no hay que hacer otra cosa que cumplir sin interpretaciones lo que ella previene. Lo comunico á V. E. de Real órden para su intelijencia y en contestacion á su oficio núm. 1453 con que informó en el particular. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 28 de diciembre de 1830.—El Conde de Salazar.—*Sr.* Director jeneral de la Real Armada.

(10) Art. 22. Tanto no habiendo como habiendo prácticos de oficio, hará el capitan de puerto las mismas prevenciones á los patrones de barcos de pesquera para los casos en que deban y puedan encomendarse de la salida ó entrada de las embarcaciones, y que todos maniobren como importa para su seguridad: y á fin de cerciorarse de su intelijencia y método, se los llevará alternativamente consigo á bordo de cualquier buque que entra ó sale, aunque no pida práctico, dejándoles con toda libertad en la direccion, mientras no prevea riesgo de ella.

Art. 32. Será libre á todo patron de pesquera que se halle en la mar, prestarse á las funciones de práctico, ó franquear un marinero tal para la entrada de cualquier embarcacion que le necesite, haya hecho ó nó la señal de ello, con la diferencia de que si la hubiere hecho, si hay prácticos de nombramiento, y si sale uno de estos de los primeros bajos ó puntas del puerto, la gratificacion se aplicará por mitades, una á los prácticos, y otra separadamente al pescador, ciñéndose el todo al establecimiento de arancel.

Art. 33. Tanto siendo el patron de pesquera el que se preste á pilotear, como franqueando al intento otro marinero, su barco no ha de atracar á la embarcacion sino para dar este ausilio, largándose inmediatamente á seguir en su industria, ó navegar bien separado, si fuese ya de retirada para el puerto: siéndole prohibido recibir jente ni efectos algunos, bajo las penas á que haya lugar por los juzgados

igual á la que corresponda al practicaje el hombre de mar que se entrometiese á verificarlo segun el art. 30 de dicho título (11).

7. Cada puerto tenia señalado además del número de prácticos indispensables para su servicio, algunos supernumerarios, los cuales, como naturalmente se conoce, solo debian ejercer su oficio en falta de los de número, segun por efecto de duda se declaró con respeto á los del Guadalquivir en Real órden de 7 de enero de 1850 (12), en que se marcó tambien la parte de retribucion que segun los casos debian dar los supernumerarios á los de número. Pero por efecto de ciertos inconvenientes, en Real órden de 12 de mayo de 1859 se mandó que no se diesen mas plazas de supernumerarios.

8. Los derechos que corresponden á los prácticos por su servicio varian segun la importancia y dificultades de cada puerto, y están aprobados en resoluciones especiales para cada uno, lo que produce falta de unidad y en consecuencia, hay puertos en que se paga menos que otros donde las dificultades son superiores. Acerca este asunto importa tener presente los arts. 25, 28, 29 y 41 del propio título (13).

de sanidad, y de mis rentas reales, segun la cualidad y consecuencias de la infraccion.

Art. 37. Los ministros y subdelegados de marina, enterarán á los patrones de pesquera de lo que les concierne en los artículos antecedentes y el 47, para que no aleguen ignorancia sobre el modo y casos en que pueden ejercer de prácticos, y les consten las obvenciones á que han de ceñirse en ellos. *Tít.* 7, *Trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(11) Véase en la nota 4 de esta voz.

(12) He dado cuenta á S. M. de las instancias de los prácticos de número del rio Guadalquivir, que V. E. me ha dirijido con oficio de 3 de diciembre último, número 1380, en solicitud de que los prácticos supernumerarios del mismo rio no alternen con ellos en el servicio de pilotear embarcaciones sino en sus ausencias y enfermedades, porque de lo contrario ninguno podria adquirir lo preciso para subsistir; y enterada S. M. del informe del Capitan jeneral del departamento de Cádiz, de 20 de noviembre anterior, que V. E. me traslada en el citado oficio, cuyo parecer encuentra V. E. muy en su lugar y digno de que se lleve á efecto, ha tenido á bien resolver, de conformidad con lo que propone el espresado Capitan jeneral, que los referidos prácticos supernumerarios del rio Guadalquivir no deben pilotear los buques sino en ausencia ó enfermedad de los que por su turno les corresponda, por manera que si los números 2 y 15, por ejemplo, no pudiesen salir cuando esté señalado por escala, ocuparán su lugar los supernumerarios, en cuyo caso si la falta del propietario fuese producida por indisposicion física, deberán darle la tercera parte del producto del pilotaje del buque que conduzcan, por via de remuneracion, pero si al contrario acaeciese por falta de puntualidad ú otras causas no forzosas, entonces los supernumerarios deben en justicia percibir el todo por completo. Lo que digo á V. E. de Real órden en contestacion, y para los efectos consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 7 de enero de 1850.

(13) Art. 25. En los parajes de costa inmediatos á un puerto en que hubiere

9. **Por regla jeneral ninguna embarcacion está obligada á tomar práctico, segun se espresa en la Real órden citada en el núm. 5, salvo el caso de cambiar de fondeadero. Se esceptuó en razon á su difícil entrada y salida, el puerto de Santander, obligándose por Real órden de 28 de marzo de 1831 á tomar práctico á los buques que entren ó salgan del mismo, y luego despues por otra Real órden de 20 de octubre de 1832 (14), estu-**

prácticos de este sin sueldo, que pasen á bordo de mis bajeles para introducirlos en él, se les abonará íntegra la gratificacion de entrada, siempre que la hayan verificado hasta dentro de los últimos bajos ó puntas antes de llegar el práctico del puerto, y la mitad cuando este saliere de dichos términos.

Art. 28. El abono de gratificacion de práctico por entrada ó salida de mis bajeles, no ha de poder hacerse sino bajo certificacion de los contadores visada por los comandantes, que esprese el práctico que la ha dirijido, si se ha detenido, ó si ha habido detencion de barco ú otra causa para el mayor abono que corresponda en el caso: los cuales documentos pararán unidos en el capitan de puerto hasta fin de mes, que los pasará al Ministro para el libramiento de su importe; y aunque los prácticos sean de sueldo, sin opcion á gratificacion, se exhibirá la certificacion al Ministro, siempre que comprenda algun otro motivo de abono, fuera de el de barco ó barquillo, que ha de hacerse como queda dicho bajo papeleta de capitan de puerto.

Art. 29. A los prácticos esteriores del puerto en sus casos se dará la certificacion espresiva del paraje hasta donde ejercieron de tales, por la diferencia que queda advertida para las gratificaciones: y si ha ocurrido detencion de barco pescador sacándolo de su pesquera, se espresará esta circunstancia para el abono que corresponda al interesado, y ha de satisfacérsele por el Ministro de la provincia.

Art. 41. El capitan de puerto formará escala de alternativa pára las facciones ordinarias de los prácticos, ya sean de sueldo, ó ya de solo nombramiento: y de sus obvenciones se formará masa comun, asentándolas partida por partida con espresion del motivo, segun se fueren causando, en libro que ha de tener á este fin, y en que han de firmar su cobro cada mes por partes iguales, deducida la sesta para el capitan de puerto, como emolumento de su empleo. *Tít. 7, Trat. 5, Ord. Gen. de la Armada.*

(14) Escmo. Sr.: A fin de evitar las varias reclamaciones que se han hecho y hacen por los capitanes de los buques nacionales y estranjeros contra la obligacion establecida en algunos de los puertos de la Península é Islas adyacentes de tomar práctico á su entrada ó salida de los mismos, se sirvió resolver el Rey Ntro. Señor en 23 de junio próximo pasado que la Real Junta superior del gobierno de la Armada manifestase cuáles son en su concepto los que por su localidad hagan necesaria aquella medida. Evacuado por parte de la Junta este espediente con la ilustracion que recibió con los informes que sobre el particular se pidieron al Capitan jeneral del departamento de Cádiz y apostaderos del Ferrol y Cartajena, he dado cuenta de él á la Reina Ntra. Sra., quien, conformándose con lo espuesto por dicha Junta, y en uso de las facultades que el Rey, su muy caro y amado Esposo, le tiene conferidas por su soberano decreto de 6 del corriente, se ha servido resolver que se obligue á tomar práctico en el puerto de Cádiz á toda embarcacion que pase de 80 toneladas, siempre que no sea del cabotaje; en Sevilla á todas

diados los puertos cuyas dificultades hacian indispensable tomar práctico, se declaró en atencion á la cabida del buque y á las circunstancias locales en cuáles debian tomarlos ciertos buques, en cuáles todos sin distincion, y en cuales debian tomarlo solo á la entrada ó bien en esta y la salida. A pesar que en esta órden se comprenden los puertos de mas importancia de la peninsula, no obstante de hecho se obliga á tomar práctico en otros varios que no van aqui enumerados. En Real órden de 25 de setiembre de 1850 (15) se mandó que en los puertos de las Islas Canarias no se obligue á tomar prácticos á los buques que no lo pidan, sean nacionales ó estranjeros.

10. Esceptuados de tomar práctico en puerto alguno, por el Real decreto citado de 20 de octubre de 1837, los buques que no escedan de ochenta toneladas y los de cabotaje, se promovió duda sobre si debian pagarlo los buques de cabotaje que pasaran de ochenta toneladas, y se decidió afirmativamente por Real órden de 28 de julio de 1841 (16), ya

las que no sean de las matriculas del rio, y las de poco porte y calado que correspondan á otras; en Málaga á solo las embarcaciones de cruz para su entrada y no á su salida; en Aljeciras á solo los buques de cruz que tomen fondeadero próximo á tierra; en San Lúcar á los buques forasteros de cruz y vela al tercio; y en Ayamonte y Huelva á todas las embarcaciones que no sean de aquella matrícula, escepto las del cabotaje que no lo quieran tomar. En los puertos de Bayona de Galicia, rias de Arosa, Muros, Corcubion, Camariñas, Coruña, Ferrol, Cedeira, Vivero, Rivadeo, Pravia, Avilés, Gijon, Villaviciosa, Rivadesella, San Martin de la Arena, Santander, Santoña, Bilbao, San Sebastian, Pasajes y Fuenterrabía, y en caso forzoso en Vigo y rias de Pontevedra y Abres, se obligará á tomar práctico á todo buque que pase de 50 toneladas, con tal que no sea de los empleados en el cabotaje; tambien se obligará á lo mismo en los puertos de Barcelona, Denia y Cullera, esceptuándose en estos dos últimos puntos á los buques del cabotaje de la comprension del apostadero, y los de otros puntos que empleándose en el mismo tráfico no pidan práctico. Todo lo que digo á V. E. en virtud de Real órden para que, circulándolo en la Armada á quienes corresponda, se cumpla esta soberana determinacion. — Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 20 de octubre de 1832. — Javier de Ulloa. — Sr. Director jeneral de la Real Armada.

(15) Véase en la nota 7, páj. 195.

(16) Escmo. Sr.: El Rejente del reino ha tenido á bien conformarse en todas sus partes, con el dietámen de esa Junta, espresado en la carta de V. E. núm. 1,044 del 14 de junio último referente á la solicitud de los propietarios, consignatarios y capitanes ó patrones de los buques de cabotaje del puerto de Cádiz para que se les exima del pago del derecho de prácticos á tenor de la Real órden de 20 de octubre de 1832 y de lo espresado por el comandante jeneral de aquel departamento acerca del asunto, mandando al mismo tiempo que la Junta prevenga lo conducente al mas puntual cumplimiento de esta disposicion circulándola á quienes corresponda. De órden de S. A. lo digo á V. E. para los efectos consiguientes en la misma Junta y en contestacion á su precitada carta en el concepto de que hoy tras-

que permitiéndoles su cabida dedicarse á la navegacion de alta mar era por su sola voluntad que se limitaban á la de cabotaje, en cuyo sentido han recaido otras varias resoluciones.

11. En Real órden de 14 de enero de 1825 se circuló el modelo de la bandera que arbolarian en el palo de mesana los buques de los Paises

lado al comandante jeneral el indicado dictámen para su debida observancia y demás fines; el dictámen de la misma corporacion á que se contrae la antecedente comunicacion del antecesor de V. E. fecha 21 del pasado abril, así como de la carta del comandante jeneral del departamento de Cádiz núm. 182 y la instancia que acompaña de varios propietarios, consignatarios y capitanes de buques de cabotaje para que se les exima del pago de los emolumentos de práctico en aquel puerto á tenor de lo dispuesto en la Real órden de 20 de octubre de 1832; la misma corporacion para cumplimentar debidamente cuanto en la referida comunicacion se previene ha examinado detenidamente el espediente formado al efecto, y en su vista acordó en sesion de 7 del corriente hacer presente á V. E., que siendo la cuestion que motiva la queja la Real órden de 20 de octubre de 1832 que entre otras cosas previene se obligue á tomar práctico en el puerto de Cádiz á toda embarcacion que pase de 80 toneladas siempre que no sea de cabotaje, cuya última cláusula es la que parece dar lugar á interpretaciones, para evitarlas en lo sucesivo, la resolucion de este negocio estriba principalmente en declarar y determinar cuáles son las embarcaciones de la navegacion de cabotaje; y como estas no son otras que las que no están habilitadas para la travesía ó navegacion de alta mar, las cuales en lo jeneral no están dotadas de pilotos de altura, y por lo tanto no pueden ni deben hacer otros viajes que los de cabo á cabo en la península y sus islas adyacentes por sus conocimientos prácticos en la costa, estas son en concepto de la Junta las que deben esceptuarse de la obligacion de tomar práctico tanto en el puerto de Cádiz como en los demás de la península y estas tambien las que aunque tengan dueños (para mayor seguridad de sus intereses), capitan ó patron en quien concurran las circunstancias de ser piloto de altura, deberá alcanzarles la intelijencia de la Real órden espresada siempre que el buque se ocupe en la navegacion mencionada; pero de ningun modo á las que pasen de las 80 toneladas y que se hayan empleado en navegaciones de alta mar, y que por su conveniencia y bien de sus intereses se dediquen á hacer alguno ó algunos viajes de puerto á puerto de la península é islas adyacentes, pues estos buques en su verdadera acepcion, no deben considerarse de cabotaje aun cuando sean de menor porte que los declarados de tal, como midan mas de las 80 toneladas que se fijan para el puerto de Cádiz, ó las que están señaladas para otros puertos, y si tales embarcaciones de cabotaje están eximidas del pajo de derecho de práctico á su entrada y salida de los puertos, lo deben estar igualmente de los establecidos por los aranceles á los que por mejora de posicion varien de fondeadero; mas siempre sujetos á dar aviso al capitan de puerto y tomar su venia antes de ejecutar todo movimiento y sujetos á las disposiciones que este les dé como única autoridad responsable del cumplimiento de las reglas prescritas sobre la materia en las ordenanzas jenerales de la armada en el título de policía de los puertos, y á cuya observancia están sujetos todos sin escepcion, como á las penas que las mismas establecen á los que las infrinjan. Todo lo que manifiesto á V. E. para la resolucion de S. A. el Rejente del reino, y en contestacion á la comunicacion mencionada devolviéndole la carta del comandante jeneral del de-

Bajos que desearen prácticos. En 15 de marzo el que con el propio motivo habian adoptado los buques franceses, que es blanca con ribete azul. En 6 de abril el de los buques rusos que es una bandera roja con cruz y ribete blanco y aspas azules. En 18 de abril el adoptado por la marina portuguesa, que es blanca con ribete rojo y las armas de Portugal en el centro. El de la marina austriaca que es bandera blanca con dos fajas rojas paralelas, ribete amarillo, aspas negras sin atravesar el centro y las armas en medio de este; y la de Dinamarca que es roja con cruz y ribete blanco. Y finalmente en 28 de mayo todo del año 1825 el que adoptaban los buques prusianos que consiste en bandera blanca con ribete negro.

PREGONERO. Véase *Bandos*.

PREROGATIVAS Véase *Exenciones*.

PRESAS. Será declarada buena presa: 1.° La de toda embarcacion que navegue sin patente lejítima de Estado que tenga derecho de espedirla, así como las que pelearen con bandera distinta del Estado de quien fuere su patente: 2.° Los buques piratas, con todos los efectos que se hallaren en ellos pertenecientes á los mismos: 3.° Los buques españoles que sin permiso admitan patente de corso de nacion estranjera aun cuando fuere aliada: 4.° Las embarcaciones de cualquier especie que fueren que naveguen con patente de Estado ó nacion con la cual estemos en guerra junto con todos los efectos que llevare á bordo, aun cuando sean de españoles, si los han embarcado despues de declarada la guerra: 5.° Toda embarcacion perteneciente á nacion aliada, que fuere represada de los enemigos despues de veinte y cuatro horas de hallarse en su poder ó española que hubiese sido conducida á puerto enemigo: 6.° Toda embarcacion de comercio que se defendiere de un buque de guerra que intentare reconocerla: 7.° Serán tambien declarados de buena presa los jéneros de contrabando de guerra que se transportaren para servicio de enemigos, segun asi lo declaran los arts. 2, 4, 5, 6, 7, 11, 20 y 21, tit. 5, trat. 6, Ord. de la Real Arm. (1) Véase el núm. 2 en *Patente*.

partamento de Cádiz y demás documentos que con aquella se dirijió á esta Junta por ese Ministerio.—Lo que por acuerdo de la misma, participo á V. S. para su intelijencia y notoriedad correspondiente en ese tercio naval de su mando á los efectos consiguientes. Madrid 28 de julio de 1841.

(1) Art. 2.° Estos reconocimientos se ejecutarán sin usar de violencia, ni ocasionar perjuicio, ó atraso considerable en su viaje, á las embarcaciones, enviando á su bordo un oficial, ó haciendo venir el patron ó capitan con los papeles espresados; y si alguno resistiere sujetarse á este regular examen, podrá obligársele por la fuerza; y en caso de hacer defensa, mando que se aprese, y conduzca á la

2. Serán detenidos, para que se reconozca si segun el caso deben declararse ó no de buena presa: 1.° Los buques de fábrica enemiga ó que hubiesen pertenecido á enemigos si con escritura auténtica no se justifica su propiedad: 2.° La embarcacion cuyo dueño ó capitan fuere de nacion enemiga: 3.° El buque que lleve oficiales de guerra enemigos, maestre, sobrecargo ó mercader enemigos, ó cuyo equipaje se compon-

Capital del Departamento, donde se declarará de buena presa, si no se justificare habérsele dado por el bajel de guerra motivo para esta resolucion.

Art. 4.° Véase en la nota 1, páj. 608.

Art. 5.° Serán de buena presa las embarcaciones de piratas y levantados con todos los efectos, que en sus bordos se encontraren, pertenecientes á los mismos piratas y levantados; pero los que se justificaren pertenecer á sujetos que no hubieren contribuido directa, ni indirectamente á la piratería, les serán devueltos, si los demandaren dentro de un año, y un dia, despues de la declaracion de la presa, descontando la tercera parte de su valor para gratificacion de los apresadores.

Art. 6.° No siendo lícito á vasallo mio armar en guerra embarcacion alguna, sin espresa licencia mia, ni admitir para este sin patente, ó comision de otro Príncipe ó Estado, aunque sea aliado mio; cualquiera que se encontrare corriendo la mar de esta suerte, será de buena presa, y su capitan ó patron castigado como pirata.

Art. 7.° Todo navío ó embarcacion de cualquiera especie armada en guerra, ó mercancía, que navegue con patente ó bandera turca, ó mora, ó de Príncipe, ó Estado á quien yo tenga declarada guerra, será de buena presa, con todos los efectos que á bordo tuviere, aunque pertenezcan á vasallos mios, en caso de haberlos embarcado despues de la publicacion de la guerra.

Art. 11. Serán siempre de buena presa todos los jéneros de contrabando, que se trasportaren para servicio de enemigos, en cualquiera embarcacion que se encontraren; entendiéndose por jéneros de contrabando morteros, cañones, fusiles, pistolas, y otras armas de fuego; espadas, sables, bayonetas, picas y otras armas blancas ofensivas, ó defensivas; pólvora, balas, granadas, bombas, y todo jénero de municiones de guerra, maderas de construccion, jarcias, lonas, y otros pertrechos propios para fábrica y armamento de bajeles; tropa de guerra, marinería, caballos, arneses, y vestuario de tropa; y jeneralmente todos los jéneros que fueren de servicio, así para la guerra de mar, como para la de tierra.

Art. 20. La misma quinta parte del valor de la embarcacion y efectos, se dará por premio á los que hallaren embarcacion de vasallo mio abandonada por los enemigos, ó por su misma jente, obligada de tormenta ú otro accidente; con declaracion de que toda embarcacion que se represare, despues de haber sido conducida á puerto enemigo, será de buena presa para los recobradores, sin que sus antiguos dueños tengan derecho de reclamar su propiedad.

Art. 21. Toda embarcacion perteneciente á nacion aliada mia, que mis navíos de guerra represaren de los enemigos, será de buena presa, si hubiere estado en su poder mas de veinte y cuatro horas; pero en caso de recobrarse antes de este tiempo, se devolverá á su dueño, con todos sus efectos, reservando la tercera parte de su valor para los recobradores. *Tit. 5.°, Trat. 6.°, Ord. de la Real Armada.*

ga de mas de un tercio de jente de mar enemigos: 3.° Los buques á cuyos bordos se hallaren efectos pertenecientes á enemigos: 4.° Los que navegaren con contratos de fletamento, conocimientos ó pólizas sospechosas ó que no estuvieren firmados, conforme los arts. 8, 9, 10 y 12 del Título y Tratado arriba citados (2). En la intelijencia que se castigará con la pena que establece el art. 13 (3) al que con cualquiera fin que sea (ya que solo puede ser el de perjudicar la nave inocente ó de librarla si es culpable) oculte rompa ó estravie los indicados documentos.

3. La proteccion que la marina de guerra debe prestar á la mercantil exije se devuelvan á sus dueños las embarcaciones españolas que se represaren de enemigos, bien que dándose á los recobradores la parte correspondiente segun el caso, y esceptuando de esta regla el que la nave hubiese sido conducida á puerto enemigo, seguramente porque en-

(2) Art. 8.° Toda embarcacion de fábrica enemiga, ó que hubiere pertenecido enemigos, será detenida por los bajeles de guerra que la encontraren, si su capitan ó maestre no manifestare escritura auténtica, que asegure su propiedad. Tambien detendrán la embarcacion, cuyo dueño ó capitan fuere de nacion enemiga; conduciéndose á puertos de mis dominios, para que se reconozcan, resolviéndose si deban ó no darse por de buena presa, en cumplimiento de las órdenes que á este fin yo hubiere espedido.

Art. 9.° Igualmente se detendrá toda embarcacion, que lleve con destino en su bordo oficiales de guerra enemigos, maestre, sobrecargo, administrador ó mercader enemigo, ó cuyo equipaje se componga de mas de una tercera parte de jente de nacion enemiga; á fin de que en el puerto á que se condujere, se examinen los motivos que hubieren obligado á servirse de esta jente; y segun ellos y las órdenes dadas, se determine lo que deba practicarse.

Art. 10. Las embarcaciones en cuyos bordos se hallaren jéneros, mercaderías y efectos pertenecientes á enemigos, se conducirán de la misma suerte á puerto de mis dominios, donde se declarará lo que deba practicarse, así con los efectos referidos, como con las embarcaciones, con preferencia de los tratados y convenios existentes, con las potencias á que pertenezcan, y de lo que posteriormente hubiere yo resuelto.

Art. 12. Se examinarán con cuidado las cartas-partidas, ó contratos de fletamento de las embarcaciones que se reconocieren; y tambien los conocimientos y pólizas de la carga; y si esta fuere sospechosa, se detendrá la embarcacion; con declaracion de que el instrumento que no estuviere firmado, será tenido por nulo, y de que será de buena presa la embarcacion que careciere de estos precisos instrumentos, á menos de verificarse haberlos perdido por accidente inevitable. *Tít.* 5, *trat.* 6, *Ord. de la Real Arm.*

(3) Art. 13. Prohibo á los comandantes, oficiales de guerra, ministros, soldados, marineros y otros cualesquiera individuos de mi Armada, oculten, rompan, ó en otro modo estravien los instrumentos nombrados en el artículo antecedente, con cualquiera fin que sea, pena á los oficiales y ministros de privacion de empleo, y de mayor castigo segun la exijencia del caso, y de diez años de galeras á los oficiales de mar, soldados, ó marineros. *Tít.* 5, *Trat.* 6, *Ord. de la Real Arm.*

tonces se considera pierde su nacionalidad. (Véase el núm. 4 en *Matrícula de embarcaciones)*. Tambien se devolverá sin interés alguno la nave estranjera fletada por cuenta del gobierno español, y si lo fuere por cuenta de algun súbdito español, se considerará como tal y se devolverá á sus dueños del propio modo que se ha dicho de las nacionales, segun así lo disponen los arts. 18, 19, 20 y 22, tit. 5 trat. 6, Ord. de la Real Arm. (4).

4. La conducta del comandante del bajel que resolviere detener alguna embarcacion, sea mercante ó de guerra y segun se conduzca á puerto sola ó con la embarcacion apresadora, y la de cuantos intervinieron en el apresamiento se hallan prescritos en el art. 23, al 33, tit. 5, trat. 6. Ord. de la Real Arm. (5).

(4) Art. 18. Para cumplir con el fin principal del destino de los bajeles de mi Armada, que es el de protejer el lejítimo comercio de mis vasallos en cualesquiera parte del mundo; es mi voluntad que todas las embarcaciones pertenecientes á ellos, que fueren apresadas por piratas, ó enemigos, y despues recobradas por navíos de guerra, se devuelvan con todos sus efectos, á los que hicieren constar en el término, y con las circunstancias regulares ser sus dueños.

Art. 19. Á fin de que los recobradores no queden sin premio por esta accion, mando que si se hubieren visto precisados á sustentar combate para recobrar la presa, se les adjudique la tercera parte del valor de la embarcacion represada, y efectos que hubiere en su bordo; pero si la hubieren represado sin llegar á combatir, tendrán la quinta parte del valor de la embarcacion y efectos recobrados.

Art. 20. Véase la nota primera de esta voz.

Art. 22. Toda embarcacion de cualquiera nacion que siendo fletada por cuenta mia, fuere apresada, y despues recobrada por navíos de la Armada, se restituirá á su dueño sin interés alguno: y si fuere fletada por vasallo mio y por esta razon apresada por los enemigos, se considerará á los recobradores el premio, segun declara el artículo 19. *Tít.* 5, *Trat.* 6, *Ord. de la Real Arm.*

(5) Art. 23. Luego que el comandante de la escuadra, ó bajel suelto resolviere detener alguna embarcacion, destinará un oficial de guerra que pase á su bordo, con el contador del navío ú oficial de la contaduría que el ministro elijiere, cuyo primer cuidado será recojer todos los papeles de cualquiera especie que sean, y remitirlos al comandante, en cuya presencia tomará razon de ellos el ministro; advirtiendo al capitan ó maestre presente todos los que tuviere, en intelijencia, de que no se le admitirán otros para juzgarse de la lejitimidad de la presa.

Art. 24. Cuidarán acordes el oficial y ministro que pasaren á bordo del navío detenido, de clavar las escotillas y sellarlas de modo que queden asegurados, de que no podrán abrirse sin romper el sello; recojerán las llaves de cámaras y otros parajes, haciendo guardar los jéneros que se hallaren sobrecubiertas, y tomando razon con la brevedad que el tiempo lo permita, de todo lo que facilmente pudiere estraviarse, para encargar su cuidado al que se destinare á mandar la presa.

Art. 25. No se permitirá saqueo de los jéneros que se encontraren sobre cubiertas, en cámaras, alojamientos de oficiales y equipajes; privándose absolutamente el derecho vulgarmente llamado de pendolaje, el cual solo podrá tolerarse en los casos de haberse resistido la embarcacion, hasta esperar que fuese abordada; pero con el cuidado de evitar los desórdenes que puede producir la sobrada licencia.

Art. 26. Si fuere bajel de guerra el apresado, destinará el comandante de la

5. A la jurisdiccion de marina toca el conocimiento y custodia de las presas que los corsarios ó buques de guerra ejecutaren y de todas sus incidencias segun se halla espresado en el núm. 5 de la voz *Jurisdic-*

escuadra, para mandarla, el oficial de guerra que le pareciere de los segundos capitanes, ó de los subalternos segun su fuerza y clase, despues de tripulado á proporcion de su porte : y en embarcaciones mercantes podrá destinar el guardia-marina, piloto, ó la persona que juzgare á propósito, sin que á ninguno sea facultativo exijir de justicia se le nombre por cabo de la presa.

Art. 27. Conducida la tripulacion de la presa á bordo del bajel de guerra, se tomará en presencia del comandante, y ministro, declaracion al capitan, piloto, maestre y otros sujetos que pareciere conveniente examinar, acerca de la navegacion, carga y demás circunstancias de la embarcacion, poniendo por escrito todas las que puedan conducir á dar luz á los que hubieren de decidir en justicia, si debe considerarse de buena presa; preguntándoles tambien si fuera de la carga, que conste por los conocimientos, conducen alhajas ó jéneros de valor, á fin de dar las providencias convenientes á que no se oculten.

Art. 28. Al oficial que se destinare á mandar la presa, se dará noticia individual de lo que constare por estas declaraciones, haciéndole responsable de todo lo que por su culpa ú omision faltare; y declaro que cualquiera individuo que abriere sin licencia, como quiera que sea, las escotillas selladas, arcas, fardos, pipas, sacas, ó alacenas en que haya mercaderías y jéneros, no solo perderá la parte de presa y los sueldos de toda la campaña, sino que se le formará causa como á ladron, y se condenará segun resulte, á presidio, arsenal ó galeras.

Art. 29. Prohibo á los comandantes de escuadras ó bajeles, á los ministros y otros cualesquiera, estraigan de las presas cosa alguna de poco ó mucho valor, aun con el fin de tenerla en sus bordos mas asegurada de todo riesgo y contingencia : y si por estar la escuadra ó bajel con falta de víveres ó pertrechos, fuere necesario valerse de los de las presas, lo acordarán el comandante y ministro, despachando este certificacion con intervencion del comandante, y se entregará al dueño ó capitan de la embarcacion.

Art. 30. Los prisioneros se repartirán en los navíos, segun dispusiere el comandante jeneral, á quien mando no permita se les haga violencia, siendo de su cuidado hacer tratar á todos con humanidad, y con la distincion correspondiente á los que la merecieren por su carácter : á todos se socorrerá con la racion ordinaria, del mismo modo que á las tripulaciones de mis bajeles, á reserva de los turcos y moros, á quienes solo se socorrerá con pan, agua y legumbres.

Art. 31. No podrán arbitrar los comandantes por pretesto alguno, en dejar los prisioneros abandonados en islas ó costas remotas, pena de que serán estrechamente examinados y castigados con todo el rigor que corresponda; debiendo entregarlos todos en los puertos á que se condujeren, por la lista que el ministro presentare, ó hacer constar por ella el paradero de los que faltaren.

Art. 32. Los bajeles que determinadamente estuvieren haciendo el corso, remitirán las presas que hicieren á la capital de su departamento, cuando esto sea practicable, ó á lo menos á puerto de mis dominios, evitando que entren en los estranjeros; quedando á arbitrio del comandante remitirlas separadamente, ó mantenerlas en su conserva, hasta que se restituya segun e pareciere mas conveniente.

cion, debiendo añadirse, que además de lo dicho en aquel lugar, se funda tambien este derecho privativo en los artículos 34 y 46, tit. 5, trat. 6, y 106, 107 y 108, tit. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm. (6).

Art. 33. Si la presa se enviare suelta, se remitirán con ella los instrumentos, papeles y noticias que hubieren de servir para que se juzgue su lejitimidad, y su capitan ó maestre, y algunos otros individuos de su equipaje, que puedan declarar, y deducir su defensa; pero si la condujere la escuadra ó bajel que la hubiere apresado, su comandante, ministro ó contador pasarán las noticias, y entregarán todos los papeles é instrumentos encontrados en su bordo al intendente del departamento, para que examinándolos, declare si ha de ser buena presa. *Título* 5, *Trat.* 6, *Ord. de la Real Arm.*

(6) Art. 34. Véase en la nota 7.

Art. 46. De las presas que se condujeren á puertos de América, hechas por los navíos de guerra sobre enemigos de mi corona, ó sobre otra nacion por emplearse en el trato ilícito, ó por otras causas, serán jueces el Comandante de Marina de mas grado ó antigüedad, el ministro de marina de mas carácter que se hallare en el mismo puerto embarcado ó desembarcado, el Gobernador y los oficiales reales de la plaza, los cuales determinarán acordes segun las órdenes que tuvieren, con la brevedad y justificacion correspondiente; y pasarán á mis manos, en primera ocasion, noticia exacta de todo lo practicado con los instrumentos orijinales. *Tit.* 5, *Trat.* 6, *de la Real Arm.*

Art. 106. El conocimiento de las presas que los armadores condujeren ó remitieren, pertenecerá privativa y absolutamente á los ministros de marina, con inhibicion de los capitanes ó comandantes jenerales de las provincias de las audiencias, intendentes de ejército, correjidores y justicias ordinarias, á quienes privo toda intervencion directa, ó indirecta sobre esta materia. El ministro examinará luego los papeles, y oirá sumariamente á los apresadores y apresados; y si fuere posible, antes de las veinte y cuatro horas declarará con parecer de su asesor, la lejitimidad ó ilejitimidad de la presa: pero si hubiere alguna duda ó reparo, que le obligue á suspender el juicio, le detendrá por no faltar en cosa alguna á la escrupulosa atencion con que debe proceder, como responsable que ha de ser de las resultas de su precipitacion ú omision.

Art. 107. Para determinar la lejitimidad de presas, tendrá el Ministro presente lo que está prevenido en el citado título de ellas, y las instrucciones del intendente de su departamento consiguientes á las órdenes que se le hubieren comunicado; á quien dará puntual cuenta de las sentencias que hubiere dado, remitiéndole los instrumentos é informaciones en que se fundaren; y los interesados podrán recurrir á él, por via de apelacion, cuando tengan motivo de interponerla; y del intendente á mi consejo de la guerra, cuando no hubiere junta ó tribunal particularmente encargado de determinar en última instancia estas materias.

Art. 108. Ha de ser tambien de la privativa inspeccion de los ministros de marina intervenir con los interesados en la custodia de las presas y sus efectos, hasta la determinacion de su lejitimidad, y conocer de todas las pretensiones y pleitos que resultaren de la particion, con presencia de las contratas y convenios celebrados entre los armadores, y los capitanes y equipajes de las embarcaciones; teniendo presente, que del producto total de las presas han de satisfacerse con preferencia los gastos lejítimos de desembarco y custodia, y del re-

6. El procedimiento en el juicio de presas debe ser breve y sumario, no admitiéndose para la declaracion de la presa otros papeles que los que llevase la embarcacion, procediéndose segun se declare ó no buena la presa y segun haya ó no enemigos ó piratas aprehendidos en conformidad á lo dispuesto en los arts. 34 al 50, tít. 5, trat. 6, 109 y 163, tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm. (7).

manente se ha de aplicar la quinta parte á mi erario, menos en las presas hechas contra turcos ó moros, las cuales quiero que íntegramente pertenezcan á los apresadores, con libertad de disponer de los prisioneros declarados esclavos suyos, á reserva de los renegados que se entregarán para ser castigados en justicia. *Tít.* 3, *Trat.* 10, *Ord. de la Real Arm.*

(7) Art. 34. El intendente del departamento ha de proceder en este examen y juicio de presas con la brevedad posible, examinando los papeles, despues de haberlos hecho fielmente traducir, oyendo á los capitanes ó maestres, y otros sujetos de las embarcaciones apresadas, y al auditor de guerra, el cual deberá dar su parecer, con presencia de lo que se manda en estas ordenanzas, y de lo que pudiere haberse prevenido en instrucciones y órdenes posteriores. *Tít.* 5, *Trat.* 6, *Ord. de la Real Arm.*

Art. 35. Para determinar la lejitimidad de presas, no han de admitirse otros papeles, que los que se hubieren encontrado en sus bordos: sin embargo, si faltando los instrumentos precisos para formar el juicio, se ofreciere su capitan á justificar haberlos perdido por accidente inevitable, señalará el intendente término competente, segun la brevedad con que deben determinarse estas causas, sin dar lugar á dilaciones inútiles, de que será responsable.

Art. 36. Si la presa se declarare por buena, el intendente pasará á mis manos los autos y instrumentos orijinales, que hubieren servido para determinacion de la causa: y si el caso le pareciere dudoso, me consultará, remitiendo del mismo modo todo lo actuado, y los papeles de la presa.

Art. 37. Los ministros de los departamentos, los de las escuadras, y otros cualesquiera individuos que sirvan en la armada, no han de exijir derecho ó contribucion por las dilijencias en que se hubieren empleado para el juzgado de presas, prohibiéndoles se adjudiquen ó apropien mercaderías ú otros efectos que pertenezcan á ellas, pena de confiscacion y de privacion de sus empleos.

Art. 38. Si antes de sentenciarse la presa, fuere necesario desembarcar el todo, ó parte de la carga para evitar que se pierda, se abrirán las escotillas, concurriendo un subdelegado del intendente, y el capitan ó sobrecargo de la presa, y formado exacto inventario de los jéneros que se estrajeren, se depositarán en persona de satisfaccion ó en almacenes, de los cuales tendrá una llave el capitan de la presa.

Art. 39. En caso de ser preciso vender algunos de los jéneros por no ser posible conservarlos, se celebrará la venta con presencia del capitan apresado en almoneda pública, con las solemnidades acostumbradas; y el producto se pondrá en manos de persona abonada para entregarse á quien perteneciere, despues de sentenciada la presa.

Art. 40. Si la embarcacion hubiere sido encontrada en la mar sin jente, conocimientos de la carga, ni otros instrumentos por donde conste á quien pertenez-

7. El importe de todas las presas que no se hubiesen hecho en los puertos al tiempo de la declaracion de guerra, debe repartirse entre las tripulaciones de los buques apresadores, vendiéndose previamente el

ca, se tomarán declaraciones de las circunstancias con que se halló y detuvo á los oficiales y equipaje del apresador; se hará reconocer la carga por hombres intelijentes, y se practicarán las posibles dilijencias para venir en conocimiento de quien fuese su dueño; y en caso de no verificarse, se inventariará la carga y se pondrá en depósito para restituirse al que en término de un año y un dia justificáre serlo, como no haya motivo para declararla de buena presa, adjudicando siempre la tercera parte de su valor á los recobradores, y lo restante se repartirá como bienes mostrencos, no habiendo parecido su dueño.

Art. 41. Véase en la nota 4, páj. 661.

Art. 42. Si la embarcacion no se diere por buena presa, se restablecerá inmediatamente en su posesion al capitan ó dueño, con sus oficiales y jente; á quienes se restituirá todo cuanto les pertenezca, sin retener la menor cosa; se les proveerá del salvo conducto conveniente, á que sin nueva detencion continúen su viaje, no obligándolas á la paga de derechos de ancoraje, ni otros que deben pagar las embarcaciones de comercio.

Art. 43. Para que al tiempo de restituirse las embarcaciones que no se dieren por buenas presas, no se susciten dudas y altercados, sobre las pretensiones que formaren sus dueños ó capitanes; mando, que luego que el tiempo lo permita, se haga exacto inventario de todo lo que estuviere espuesto á fácil estravío: y que, en llegando á puerto, se haga nuevo inventario por el subdelegado del intendente del departamento, con asistencia del capitan ó maestre interesado, y del oficial que mandare la presa, de la cual no se permitirá desembarcar jente, ni que pase á su bordo otra, hasta que quede practicada esta dilijencia.

Art. 44. Ninguna persona de cualquiera grado ó condicion que sea, deberá comprar ú ocultar jénero alguno que conozca pertenecer á la presa, antes de haber sido juzgada por buena, pena de restitucion y de multa del trestanto del valor de los jéneros comprados ú ocultados, y aun de castigo corporal, segun la exijencia del caso; siendo el conocimiento de estas materias privativo á los intendentes de marina, con inhibicion de otras justicias.

Art. 45. Si la presa se condujere á puerto que no sea capital de departamento, y no pareciere conveniente esponerla al riesgo de que se transfiera á él, se remitirán al intendente los instrumentos y documentos necesarios, para que determine su lejitimidad con las declaraciones hechas por el capitan ó maestre, y la relacion que presentare el oficial que mande la presa al ministro de marina, de cuyo cargo será hacer el inventario, con presencia del capitan de la presa y del oficial que la mandare.

Art. 46. Véase en la nota 6 de esta misma voz.

Art. 47. Como pueden hacerse presas por los navíos de guerra en parajes distantes, de los cuales no sea posible remitirlas á puertos de mis dominios, será árbitro el comandante de disponer de ellas, segun conviniere á las circunstancias; acordando cualquiera resolucion que no sea de conservarlas, con el ministro de la escuadra, y con los comandantes de los demás bajeles; y si fuere bajel suelto, deberá oir el parecer de sus oficiales.

Art. 48. En caso de hallarse imposible la conservacion de presas, y que por

buque y cargamento apresados, conforme se dispone en los artículos 52, 53, 54, 64 al 67, tít. 5, trat. 6, Ord. de la Real Arm. (8).

esta razon sea preciso resolver venderlas, tratar de su rescate con sus dueños ó maestres, ó bien quemarlas ó echarlas á pique, cuando no haya otro arbitrio, se tendrá presente lo que está mandado en el artículo 31 para proveer á la seguridad de los prisioneros, ya sea recojiéndolos á bordo, ó disponiendo su embarco en alguna de las presas, si precisare á esta resolucion la falta de otro medio.

Art. 49. En todas las ocasiones de tomarse semejantes resoluciones sobre presas y prisioneros, los comandantes y ministros han de cuidar acordes de recojer todos los papeles é instrumentos pertenecientes á ellas, y de conducir en sus navíos á lo menos dos de los principales oficiales de cada presa, para que sirvan á justificar su conducta, la cual se examinará en consejo de guerra luego que lleguen al departamento.

Art. 50. Declarada la presa por buena, se procederá á su descarga, con asistencia del subdelegado del intendente del departamento y con la del Ministro de la escuadra, y del oficial de guerra, destinado á este fin por el comandante que hubiere hecho la presa; cuidando todos de la segura remision de los jéneros á tierra, cotejando los que se desembarcaren, con los que, segun los conocimientos é inventarios, deba haber á bordo, para asegurarse de su identidad en número y calidad. *Tít. 5, Trat. 6, Ord. de la Real Arm.*

Art. 109. Véase la nota 2, páj. 660.

Art. 163. Las causas de presas y naufrajios han de formalizarse siempre por los ministros; pero cuando se conduzca presa al puerto de residencia del subdelegado, ó acontezca naufrajio en la costa de su distrito, deberá por sí, sin pérdida de tiempo, en el primer caso, recojer todos los papeles y tomar declaraciones sobre los motivos por qué y modo en que se hizo la presa, formar inventario, intervenir á la descarga y depósito de sus efectos; y en el segundo, practicar todas las dilijencias posibles conducentes á salvar el equipaje y los efectos que pudiere, asegurarlos y depositarlos en personas abonadas, proveer á la subsistencia de la jente, etc. dando aviso al ministro inmediatamente á quien mando se transfiera al lugar del naufrajio, á fin de dar por sí las providencias oportunas y que se proceda con las precauciones importantes, á que todo se ponga en cobro y asegure: y cuando el ministro, por ocupacion grave ó enfermedad, no pudiere asistir, hará dar al subdelegado estrechas precisas órdenes de lo que deba practicar. *Tít. 3, Trat. 10, Ord. de la Real Arm.*

(8) Art. 52. Todo buque de guerra que fuere apresado por los bajeles de mi armada, se agregará á ella con su artillería, aparejo, municiones y pertrechos; así como toda embarcacion particular, que en concepto del Comandante jeneral é intendente, fuere útil para mi servicio. Tambien se reservarán para servicio de la armada las armas, municiones de guerra, jarcias, lonas, betunes y demás jéneros gastables en ella, que se encontraren en cualquiera embarcacion, los cuales se entregarán á los intendentes, reservándome gratificar á los apresadores, segun hallare á propósito.

Art. 53. Todo lo demás de la carga, así jéneros comestibles, como mercaderías, muebles, y otros cualesquiera efectos, y los buques que no fueren á propósito para mi armada, se venderán en pública almoneda, adjudicándose al que mas

8. Relativamente á la distribucion ó parte que corresponde á cada cual en las presas, si bien sobre ello se disponia lo conveniente en las ordenanzas de la Real Armada, debe estarse en el dia al reglamento publicado á este efecto en 1 de julio de 1799 (9), cuyo cumplimiento se

ofreciere, precediendo los pregones públicos, y demás formalidades acostumbradas en estos actos.

Art. 54. Los jéneros que se desembarcaren para venderse, han de pagar los derechos ordinarios de entrada, y las cantidades que produjere su venta se depositarán en manos de sujeto abonado, satisfaciéndose con preferencia los gastos de desembarco, conduccion, almacenaje y otros, que lejítimamente se hubieren causado, en vista de cuenta formal, que presentarán los que hubieren tenido estos encargos.

Art. 64. Si en puertos de mis dominios en Europa á que se hubiere conducido alguna presa, no se encontrare facilidad de vender sus mercaderías y efectos, podrá determinarse que pase á otro de los inmediatos, como no sea estranjero; pero en América se celebrará precisamente la venta en el puerto á que se condujere, ó en aquel en que tenga su ordinaria retirada la escuadra ó bajel que la hubiere hecho, sin que por pretesto alguno se permita pase á otra parte.

Art. 65. La distribucion de presas ha de hacerse siempre en especie de dinero privándose que se repartan los jéneros ó mercaderías, por la dificultad de que esto se ejecute con equidad: y para que no se falte á ella en los casos prevenidos en los artículos 47 y 48, mando, que de todo lo que se reservare de las presas, que se resolviere abandonar, se forme inventario en presencia de los oficiales de guerra, los cuales le firmarán, y tambien los convenios que el comandante y ministro hubieren hecho con los capitanes para su rescate.

Art. 66. Mando á los intendentes y ministros de marina dejen los caudales, que procedieren de presas, en poder de las personas á quienes se hubieren confiado, y no se valgan de ellos por pretesto alguno, hasta que segun las órdenes que anticipadamente les hubiere comunicado, ó las que posteriormente les comunicare, se haga la reparticion.

Art. 67. No se hará reparticion del producto de presas hechas por navíos de guerra dentro de puertos de mis dominios á la publicacion de la guerra; ni de las que detuvieren como represalias, de cuya custodia se encargarán los intendentes, segun las órdenes que yo les comunicare. *Tít. 5, Trat. 6, Ord. de la Real Arm.*

(9) El Rey. — Por cuanto he venido en ampliar á mi Real Armada las gracias que merece el incesante trabajo de esta carrera militar, y añadir á los empleados en este servicio un estímulo, que, sin embargo del pundonor característico de la nacion, avive su esfuerzo á subyugar y destruir los enemigos de la Corona, sin dejar de tener presente lo establecido en punto á presas en el tít. 5.°, del tratado 6.°, part. 1.ª, páj. 418 de las Reales Ordenanzas de la Armada: he resuelto, sin perjuicio de lo establecido en la Ordenanza de Corso que se ha de observar por lo respectivo á los armadores particulares, dejar el valor de los buques de guerra y corsarios que se cojan á los enemigos á favor de los comandantes, oficialidad y demás equipajes de los de mi Real Armada que los apresen; y si la embarcacion apresada fuere marchante, los dos tercios del valor del buque y su carga á favor de los apresadores, y el tercio restante destinado á un fondo que deberá existir en tesorería de Marina del Departamento donde entrare la presa, para emplear-

recordó en Real órden de 15 de marzo de 1825. Los que hubiesen muerto

lo en las gratificaciones que deben gozar, como despues se dirá, las familias de los muertos en combate, todo bajo las reglas contenidas en los artículos siguientes:

Artículo 1.° Todos los navíos, fragatas y cualesquiera bajeles de guerra, y todos los corsarios enemigos que sean aprehendidos por los navíos, fragatas y demás buques de mi Armada, y asimismo los cañones, armas, municiones de guerra, aparejos, respetos, utensilios, víveres y cuanto dependa de los apresados, como las pedrerías, jéneros de oro y plata, mercaderías y todos los efectos que compongan la carga de los espresados navíos ó buques de guerra y corsarios, se repartirán totalmente entre los oficiales (supuesto el comandante) y equipaje de los apresadores, cediéndoles Yo en su favor.

Art. 2.° Todos los navíos marchantes enemigos, y aun aquellos que estén armados en corso y mercancía que se apresaren por mis bajeles, se repartirán, á saber: el valor de los dos tercios á los oficiales y equipajes de los apresadores, y el tercio que resta se destinará al fondo que debe existir en la tesorería del Departamento donde se entre la presa, como está anteriormente acordado.

Art. 3.° Si Yo tuviere por conveniente el quedarme con los buques de guerra cojidos á los enemigos, desde 20 cañones arriba porque puedan ser útiles á mi Real servicio, se abonará á los oficiales y equipajes de los navíos apresadores de mi Real Erario el tanto de su valor, en el término de dos meses, segun esta proporcion:

Por cada cañon de navío de 90 cañones arriba.	1000 pesos.
Por cada uno de navíos de 80, 74, 70 y 68 . .	800
Por cada uno de los de 64, 60 y 50.	700
Por cada uno de los de las fragatas.	600

En los avalúos espresados se comprende la artillería, municiones de guerra y boca, aparejos, respetos y demás utensilios de los navíos y fragatas de guerra que se cojan á los enemigos; á escepcion de los jéneros de oro ó plata y demás efectos ó mercaderías que hagan el cargamento de los espresados buques, que se repartirán por entero á los oficiales y equipajes de los navíos apresadores, independientemente de lo que se les abone por el valor de los buques.

Art. 4.° Si conviniere á mi servicio hacer uso de los buques de guerra, corsarios ó mercantes enemigos apresados por mis bajeles; ó de los cañones, armas, aparejos, respetos, víveres, municiones ó mercancías en todo ó en su parte que se hallasen á bordo de los espresados buques, podrán aplicarse á mis arsenales de Marina, y su valor se pagará en el término de dos meses de los fondos ó consignaciones de ella, segun el avalúo que se haga por la Junta del departamento á quien corresponda la presa, si esta se entrare en los puertos de los tres departamentos de Cádiz, Ferrol ó Cartajena, y por los ministros ó comisarios de las provincias, si se condujere á alguno de los surjideros de su comprension.

Art. 5.° Bajo estos mismos términos se venderá todo buque apresado que Yo no necesite para mi servicio, teniendo presente, así en este como en los demás puntos, lo prescrito en las Ordenanzas de la Armada, con la ampliacion nuevamente acordada en esta, de los dos tercios para oficialidad y equipaje, y el restante para

en la pelea ó fallecido por cualquiera causa despues de hecha la presa,

el fondo ya espresado, si la presa fuera marchante ó armada en corso y mercancía; quedando todo el valor á los apresadores si fuere el aprehendido de guerra.

Art. 6.° Todó lo que se pudiera salvar de los equipajes y carga, así de los navíos, fragatas ú otros buques de guerra enemigos, como de los corsarios particulares que fueren echados á pique, quemados ó totalmente destruidos por los bajeles de mi Armada, se conducirá á los puertos del Reino, y por los instrumentos auténticos que se presenten se pagará del Real Erario á los oficiales y equipajes de los que los hayan destruido

Por cada cañon montado de navíos de guerra enemigos.	160 pesos sencillos.
Por cada uno montado de fragatas ú otros buques de guerra.	120
Por cada uno montado de corsarios particulares. .	80

Art. 7.° El producto de las presas y gratificaciones sobrantes, bien sea de las armadas navales, escuadras ó divisiones, ó de un navío ú otro buque que tenga un destino particular, se repartirá en esta forma: un tercio entre los oficiales generales, comandantes de navíos, fragatas ú otros buques, mayor, ayudantes y demás oficiales; y los dos restantes entre los equipajes.

Art. 8.° El tercio que corresponda á los oficiales jenerales, comandantes y demás oficiales se hará en todos casos un cuerpo, del cual todos los oficiales de una armada naval, escuadra, division, ó de un navío ú otro buque que tenga comision particular, tendrán la parte segun su grado, y sin atender otro respeto, del modo siguiente:

Al Capitan jeneral.	30 partes.
Al teniente jeneral que mande en jefe.	20
Si no mandare.	15
Al jefe de escuadra con mando.	15
Sin él.	10
Al capitan de bandera de un jeneral.	5
Al capitan de navío con mando.	5
Al mismo mandando fragata.	3 ½
Al capitan de fragata con mando.	3
Sin él.	2 ½
Al teniente de navío mandando.	2
Sin mando.	1 ½
Al teniente de fragata, capitan de brulot ó alférez de navío con mando.	1
Sin mando.	½
Al que mande urca de guerra.	La parte que le toque segun su grado.
Al alférez de fragata con mando.	½
Sin él.	¼

se considerarán presentes, para entregar á sus herederos la parte que

Al contador.	1/4
Al capellan y cirujano primero.	1/4
A los guardias marinas.	1/8

Art. 9.° Los dos tercios que corresponden á los equipajes se repartirán en la forma siguiente:

A los primeros pilotos.	
A los primeros contramaestres.	
A los primeros condestables.	A cada uno 4 partes.
A los primeros sarjentos.	
A los demás sarjentos de marina.	
A los primeros calafates.	
A los primeros carpinteros.	
A los primeros maestros de velas.	
A los segundos contramaestres.	A cada uno 3 partes.
A los segundos pilotos.	
A los segundos condestables.	
A los pilotos prácticos.	
A los segundos cirujanos.	
A los segundos carpinteros.	
A los segundos calafates.	
A los segundos maestros de velas.	A cada uno 2 1/2 partes.
A los primeros y segundos guardianes.	
A los cabos del real cuerpo de artillería, y los de infantería de marina.	
A los patrones de lancha y bote.	
A los pilotines.	
A los terceros carpinteros.	A cada uno 2 partes.
A los terceros calafates.	
A los terceros veleros.	
A los practicantes de cirujía.	
A los boticarios y armeros.	
A los bombarderos.	
A los timoneles y gavieros.	
A los comisionados del proveedor, toneleros, panaderos y cocineros, y á cualquiera empleado que no sea marinero y goce racion.	A cada uno 1 1/2 parte
Al que voluntariamente navegue de cualquiera de las citadas clases.	
A los ayudantes del real cuerpo de artillería.	
A los artilleros de mar.	A cada uno 1 parte.
A los marineros.	
A los soldados, tambores y pífanos.	

les corresponda á tenor del art. 50, tit. 5, trat. 6, Ord. de la Real Arma-

A los grumetes. . . . . A los criados.	A cada uno ³/₄ partes.
A los pajes.	A cada uno ¹/₂ parte.

Art. 10. Los oficiales del ejército embarcados en mis navíos ú otros bajeles de mi armada, ó en los de trasporte fletados de mi real cuenta y armados en guerra, tendrán parte en las presas segun la correspondencia de sus graduaciones con las de marina, y los sarjentos y soldados de las mismas tropas serán tratados como los de infantería de marina.

Art. 11. Las tripulaciones de los buques marchantes empleados en seguir mis escuadras, fletados por cuenta mia, y armados en guerra, tendrán tambien parte en las presas, segun el reglamento que se sigue:

Del tercio que corresponde á los oficiales de guerra, el capitan tendrá.	¹/₂	parte.
Del que corresponde á los equipajes, el segundo capitan tendrá. . .	4	partes.
El teniente.	3	
El oficial de mar.	4	
Cualquier artillero ó marinero.	1	
Cualquier grumete.	³/₄	
Cualquier paje.	¹/₂	

Art. 12. Cuando una armada naval ó escuadra esté al ancla en un puerto, y para establecer su crucero destaque una division de ella, y esta hiciere presas, el tercio destinado á sus oficiales y equipajes, con las demás gratificaciones, se repartirá á sola la oficialidad de la division destacada, sin que toque parte alguna al resto que quedó en el puerto; y de los otros dos tercios participarán así los equipajes de los navíos destacados, como los de los que quedaron anclados en el puerto; pero el producto de los buques apresados por cualquier destacamento de la armada en la mar, así por via de caza, cômo por otro motivo, será distribuido en comun á toda la armada ó escuadra, conforme los artículos 1.°, 2.° y 7.°

Art. 13. Cuando los corsarios ó armadores particulares sean obligados por los comandantes de las escuadras, navíos ó fragatas á salir con ellos de los puertos, ó á unirse en la mar, solo en este caso participarán dichos armadores del producto de las presas y gratificaciones que se hiciesen en el tiempo de su union con mis escuadras ó bajeles, y su parte se señalará segun el número de sus cañones montados, sin distincion de calibres, ni atencion al mayor ó menor número de sus equipajes, y proporcionadamente á los cañones que monten los navíos ó buques de la armada en cuya compañía hayan hecho las presas; de suerte que, si el corsario es de 20 cañones, y la division de buques de guerra á que esté incorporado es de un navío de 74, otro de 64 y una fragata de 30, se harán 188 partes, las 168 serán de los bajeles de la armada, y las 20 restantes del corsario. En el caso que los espresados navíos ú otros buques hayan sido destacados de una armada naval ó escuadra anclada en un puerto, la parte que toque á los corsarios se arreglará como si los navíos destacados formasen una escuadra particular, sin hacer cuenta de los que, quedando fondeados, no contribuyeron á la presa, y la parte que tocase á los navíos de guerra se dividirá entre ellos, conforme al artículo 12.

da (10). Ténganse presentes además de estas disposiciones, la Real órden de 30 de diciembre de 1826 (11), que declara que en los casos de

Art. 14. En los demás casos en que los citados corsarios particulares no hayan sido precisados á unirse á los buques de la armada, é hicieren presas á la vista de estos, pertenecerán las dichas presas enteramente á los corsarios que las hicieren, sin que participen de las que á su vista ó inmediacion hicieren mis bajeles de guerra.

Art. 15. Deseando mejorar la suerte de los heridos é hijos de los empleados en el arriesgado servicio de la mar que murieren en los combates, mando, que á la vuelta de cada campaña, se me haga presente, por las Juntas de los departamentos á que correspondan, un estado de las gratificaciones que convenga dar á los que fueren heridos en las funciones navales, segun la calidad de sus heridas, como á las viudas é hijos de los que fueren muertos en funcion, ó murieren de las mismas resultas, independientemente de los medios sueldos ó pensiones que se les concedieren; sin dejar de incluir á los que, de resultas de sus heridas, quedaren en estado de no poder continuar la fatiga del servicio; y las viudas cuya situacion exija este socorro.

Art. 16. El tesorero de marina de cada departamento hará una relacion particular, con la mayor claridad, del tercio del producto de los navíos mercantes cojidos á los enemigos, del que tengo hecha cesion para la verificacion del fondo que debe existir á su cargo, con el que se satisfarán (supliendo mi real hacienda lo que faltase), las sumas que produjesen así las valuaciones y gratificaciones señaladas en los artículos 3.°, 6.° y 15, como las estraordinarias que yo disponga señalar á las acciones que merezcan premio mas ventajoso; debiendo, en cuanto á los efectos que puedan contener las presas cedidas por mí á los apresadores, ceñirse á lo declarado en la ordenanza de corso.

Art. 17. Encargo á los comandantes de los navíos y á los demás oficiales de marina se conformen exactamente á todo lo prescrito, en punto á presas, á lo que previene así la ordenanza jeneral de la armada, como á lo que prescribe la ordenanza de corso en las presas que hicieren; dando á su entrada en los puertos donde las condujeren una formal declaracion, especificando todas sus circunstancias y á la vista de quienes se hicieren, incluyendo los que se portaron con mas valor y conducta; bajo la pena de ser privados de la parte que les corresponda, si faltasen á alguno de estos puntos. Por tanto mando al director jeneral de mi real armada, á los comandantes y Juntas de los departamentos, y á los intendentes, oficiales y ministros de ella se guarde y cumpla cuanto contiene esta ordenanza, considerándola como adicion al título 5, tratado 7 de las jenerales de la misma armada; y que se dediquen á procurar la mayor brevedad en la liquidacion de partes de presas, y su abono á los interesados en ellas. Dado en palacio á 1.° de julio de 1779.—Yo el Rey.—Don Pedro de Castejon.—Es copia de la orijinal.—El Marqués Gonzalez de Castejon.

(10) Art. 50. Véase en la nota 7 de esta misma voz.

(11) Habiendo elevado al conocimiento de S. M. lo que V. S. me manifestó en 27 de noviembre último, y le hizo presente el comandante de los cruceros marítimos de Aljeciras al acompañarme copia de un oficio que le pasó el teniente de navío de la real armada D. Joaquin Santolaya en solicitud de que se aclarase á quienes debe considerarse compartícipes de tres presas hechas dos por la corbeta

apresamiento solo son partícipes los individuos del buque que haga la presa, ó los de la misma division que se hallaren á la vista, y la de 18 de junio de 1827 (12) que dispone no tenga parte en ellos la autoridad de marina que sea juez en las causas de apresamiento.

9. Relativamente á las presas que de naves contrabandistas hicieren los buques guarda-costas, téngase presente para el reparto de lo correspondiente á los Capitanes jenerales ó Comandantes, lo prevenido en la Real órden de 16 de setiembre de 1856 (13).

de su mando la *Diana* y el bergantin goleta *Encantadora* y la tercera por solo un buque en las inmediaciones de Málaga, se ha dignado el Rey Ntro. Sr. determinar en conformidad con lo que V. S. propone, que nadie sino los individuos de una misma division, que se hallen á la vista, con el buque de su destino, de aquel que haga la presa en el acto de verificarlo, son los que deben tener parte en ello, escluyéndose de esto á los que estuviesen en puerto, y á los comandantes de apostadero y sus ayudantes, en tierra como asimismo á cualquier otro buque de guerra, que por casualidad se halle á la vista y no hubiese contribuido directamente al apresamiento. Madrid 30 de diciembre de 1826.

(12) Escmo. Sr.: He dado cuenta al Rey Ntro. Señor de la esposicion áV. E. del señor capitan jeneral del apostadero de Cartajena, manifestando las razones en que se fundó para adjudicarse la octava parte del producto de las presas con cargamentos de jéneros de ilícito comercio, que con la division á sus órdenes hizo el teniente de navío D. Joaquin de Santolalla; y habiéndose enterado tambien S. M. de lo que V. E. espresa en el particular, ha resuelto, conformándose con el parecer de V. E., que mediante á que S. M. tiene mandado por Real órden de 30 de diciembre último, que no sean compartícipes en el valor de la distribucion de las presas, sino aquellos que concurriesen al acto de apresarlas, debió haber consultado el espresado capitan jeneral del apostadero, si el real ánimo de S. M. en este precepto, era tambien privarle de la parte que le correspondiese como juez en dichas presas. En esta virtud, y para que en lo sucesivo no se repitan casos semejantes, determina S. M. que cuando suceda que una autoridad de marina obre como juez en las causas de presas hechas por buques de guerra, se entienda no tiene parte ni emolumento alguno por tal servicio.—Lo comunico á V. E. de Real órden por resultas de su informe de 8 del actual y á efecto de que sea comunicada en la armada. Dios guarde á V. E. muchos años. Palacio 18 de junio de 1827.—Luís María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la real armada.

(13) Escmo. Sr.: Consecuente á la nueva organizacion que por Real decreto de 6 del mes anterior ha sido dada á los buques destinados al servicio de guarda-costas, y con el fin de evitar las dudas que pudieran suscitarse sobre el reparto de los dos quintos de las presas que se hagan por los mismos buques, se ha dignado S. M. resolver lo siguiente: 1.° Que los comandantes de los trozos tengan participacion en las presas que se hagan por todos los buques que compongan el trozo, y que la dicha participacion sea conforme á la que corresponde á capitan de fragata mandando.—2.° Que los comandantes de los apostaderos tengan tambien participacion en las presas que hagan los buques que los formen, siendo la parte la que pertenece á teniente de navío con mando.—3.° Que cuando el Capitan jeneral del departamento de Cádiz los comandantes jenerales de los de Ferrol y

10. Si el buque apresador fuera un corsario, entonces así en el apresamiento, modo de conducir la presa, juicio y demás incidentes en la materia, deberá cumplirse lo dispuesto en las Ordenanzas de Corso. Véase *Corsario.*

11. Como complemento de las noticias dadas acerca de esta materia, creemos útiles los siguientes principios de derecho público sobre apresamientos.

13. Los buques y mercancías de una nacion enemiga, son objeto de lejítima presa en cualquier parte de los mares en que se hallen. Las mercancías de una potencia neutral encontradas en buque enemigo, son objeto de confiscacion á menos que hubiesen sido cargadas antes de la declaracion de guerra ó dentro los términos que se hubiesen fijado. No exime de la confiscacion el que las mercancías sean propias de súbditos de nacion neutral en los casos siguientes: 1.° Si son producto del territorio enemigo, porque en ninguna propiedad aparece mas claramente el carácter hostil que en los frutos de la tierra del enemigo: 2.° Si proceden de un establecimiento de país enemigo aun cuando no lo sea el propietario: 3.° Si este se halla domiciliado en país enemigo, porque el establecimiento de una persona imprime en ella el carácter nacional del país en que se halla establecida: 4.° Si navega con pasaporte y bandera de potencia enemiga.

14. La propiedad que al emprender un viaje tiene el carácter de enemiga, no lo pierde por las traslaciones ó enajenaciones que se hagan en el tránsito.

15. Las reservas del riesgo que hacen los consignadores neutrales, se consideran fraudulentas é inválidas.

16. Son en jeneral nulas é ineficaces todas las contratas hechas con la mira de encubrir una propiedad enemiga.

PRESIDIO. El matriculado reo de delito por el cual se le haya impuesto esa pena no se considera digno de pertenecer al ejército de mar, segun el art. 16, tít. 14, Ord. de Mat. (1) que de esta suerte lo dispo-

Cartajena, así como los respectivos segundos jefes, se hallen pasando la revista de inspeccion que prescribe el art. 3.° del mencionado Real decreto, tendrán la parte de presa correspondiente á sus mandos en las que se hagan en el buque en que naveguen, ó por los que estén á su vista.—Dígolo á V. E. de Real órden para noticia del Almirantazgo y fines consiguientes. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 16 de setiembre de 1856.—Pedro Bayarri.—Sr. Vicepresidente del Almirantazgo.

(1) Art. 16. Los que á bordo de un buque mercante robasen víveres, pertrechos ó efectos de su cargo, serán multados con los demás cómplices en el tres tanto del valor de la cosa robada, y condenados á seis meses de campaña sin racion de vino, cuando el valor del hurto no esceda de tres escudos de vellon; pero

ne para con los reos de robo, y que por identidad de razones puede hacerse estensivo á los demás delitos feos por los que se aplica esta pena; así se declaró en Real órden de 10 abril de 1849 (2) y se confirmó en su aclaratoria de 14 diciembre de 1858 (3).

2. Los marinos que cometan delitos en los estados marroquines, caso de ser condenados á presidio no deben serlo á ninguno de los de África, en conformidad á la Real órden de 12 marzo de 1851 (4).

si propasase, cumplirán dos campañas á medio sueldo de sus plazas, pudiendo aplicarse á los reos penas mas rigurosas segun la gravedad y circunstancias particulares de este delito, que despues de purgado exije siempre por su naturaleza la separacion de la matrícula. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(2) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la comunicacion de V. E. número 269 fecha 8 del mes anterior, referente á la consulta promovida por el Capitan jeneral del departamento de Cádiz, sobre si habian de volver al servicio los siete individuos de mar Manuel Subiau, Francisco Rodriguez, Juan Manuel Galan, José del Cid, Luis García, Diego Rodriguez, y Pedro Bravo, que perteneciendo á los buques del resguardo marítimo, los sentenció el Juzgado de Rentas á un año de presidio por soborno. Enterada S. M. y tomando en consideracion lo espuesto por el Supremo Tribunal de Guerra y Marina y asesor de esa direccion jeneral; ha tenido á bien resolver, de conformidad con el parecer de V. E., que los espresados siete individuos sean borrados de la matrícula, declarando esta medida como regla jeneral para los casos que en lo sucesivo ocurran de igual naturaleza. De Real órden lo digo á V. E. para los efectos consiguientes y como resultado de su citada comunicacion. Dios, etc. Madrid 10 de abril de 1849.

(3) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.), de la carta de V. E. número 450, de 1.° de mayo de este año con que dirije instancia de Juan Manuel Teran, de Santiago, folio 288 de la lista de hábiles de Sanlucar, en solicitud de que se le despida del servicio en que se encuentra y se le elimine de la matrícula por haber sufrido la condena de diez años de presidio, consultando V. E. al mismo tiempo si la Real órden de 10 de abril de 1849 determinando la separacion de la matrícula de siete individuos de mar que sentenció el Juzgado de Rentas á dos años de presidio por soborno, será aplicable al interesado por ofrecerse la duda si dicha Real órden se limita al delito de soborno, ó habrá de aplicarse por regla jeneral á todos aquellos que por cualquier concepto hayan sido sentenciados á presidio; y S. M. teniendo á la vista el artículo 16, título 14 de las ordenanzas de matrículas, el espediente que motivó la repetida soberana disposicion y oido el parecer de la Junta consultiva de la Armada, se ha dignado declarar: que la referida Real órden de 10 de abril de 1849 es estensiva á todos los casos en que recaiga condena de presidio y que por lo tanto procede la esclusion de la matrícula de los que perteneciendo á ella sean sentenciados á sufrir aquella pena. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento circulacion y demás fines, y como resultado de su precitada carta. Dios, etc. Madrid 14 de diciembre de 1858.

(4) Escmo. Sr.: Enterada la Reina Ntra. Sra. de la comunicacion del consul jeneral y encargado de negocios de España en Tanjer, dirijida á este ministerio por el de Estado con Real órden de 9 de enero del año corriente, manifestando lo útil que seria que los marineros españoles que cometen algun delito en los Es-

PRESOS. Los procesados presos que se hallaren á bordo de alguna embarcacion deben desembarcarse antes de la salida de esta á la mar, mayormente si las averiguaciones que exije el procedimiento deben practicarse en tierra; así lo exije el art. 59, tít. 3, trat. 5, Ord. de la Arm. (1).

2. La jurisdiccion de marina tiene derecho de que los individuos que prenda sean admitidos en las cárceles públicas y que se mantengan á su disposicion, conforme al art. 40, tít. 1, Ord. de Mat. (2) confirmado por Reales órdenes de 6 setiembre de 1833 y 19 marzo de 1842, en las que solo se esceptuan de la manutencion los presos por desercion, pues que esta debe correr por cuenta de la nave. En el dia este punto no ofrece las dificultades que anteriormente, ya que es principio establecido por las Reales órdenes de 23 enero, 3 mayo de 1837 y 25 diciembre de 1845, que sea cual fuere la jurisdiccion que aprehendiere á un individuo, este ha de mantenerse á sus costas, y caso de carecer de bienes su socorro es cargo del ayuntamiento del pueblo en que se halle, debiendo los jueces que conocen de sus causas remitir un testimonio librado por el escribano público y visado por el juez, en el cual declaren si tiene ó no bienes, en la intelijencia que los jueces que no llenen este requisito deben correr con la manutencion del preso.

3. Por Reales órdenes de 21 mayo y 10 octubre de 1829 los presos militares de marina así como los matriculados, están exentos del pago de derechos de carcelaje y grillos.

4. En cualquier caso ejecutivo que una jurisdiccion estraña aprehendiere algun matriculado debe pasarlo desde luego con documento forma de la causa de su captura á la jurisdiccion de marina, segun lo disponen los arts. 37, tít. 1, y 1, tít. 6, Ord. de Mat. (3).

tados marroquines y son remitidos á los tribunales españoles, no sean sentenciados á los presidios de Africa, como asimismo de lo que informa V. E. de acuerdo con el asesor jeneral en oficio número 219 del actual, y conformándose S. M. (Q. D. G.) con el espresado dictámen asesorado, ha tenido á bien resolver que V. E. escite el celo de la parte fiscal de los tribunales de marina para que por cuantos medios estén á sus alcances se cumplan los laudables deseos del consul jeneral indicado. Lo que digo á V. E. de Real órden á los fines consiguientes. Madrid 12 de marzo de 1851.

(1) Art. 59. Los delincuentes que estuvieren presos á bordo de navíos próximos á salir á navegar, de modo que no haya lugar de formarles causa antes de su salida, por haber de hacerse las averiguaciones en tierra, se desembarcarán, y entregarán al mayor jeneral del departamento: y si este caso sucediere en puertos que no sean capitales de departamento, se entregarán á los ministros de marina de ellos, ó en su falta á las justicias ordinarias; para que hecha la sumaria, los remitan á su comandante jeneral en el departamento. *Tít.* 3, *Trat.* 5, *Ord. de la Armada.*

(2) Véase la nota 2, páj. 232.

(3) Véase la nota 7, páj. 348.

PRESTAMO Á LA GRUESA. Llámase contrato ó préstamo á la gruesa, un préstamo hecho sobre objetos espuestos á algun riesgo marítimo con la condicion que si llegan á salvamento el prestamista á mas de su capital recibirá una indemnizacion proporcionada al mismo y á los riesgos que ha corrido, y que si perecen ó se deterioran, no podrá pedir mas que lo que conforme la deterioracion le corresponda.

2. Los principios jenerales acerca el préstamo mercantil se aplican al préstamo á la gruesa; así que puede prestarse á la gruesa, no solamente en moneda metálica, sino tambien en efectos propios para el consumo de la nave, ó para el comercio, es decir en cosas apreciables. Pero en realidad es mas bien el valor de las cosas, que estas en sí mismas lo que forma el préstamo, de ahi el que deba arreglarse por convenio de las partes el valor fijo que á los efectos prestados se diere y de ahí tambien el que el tomador no esté obligado á devolver los mismos efectos y sí solo su valor. *Art. 816 Cód. de Com.*

3. Las cosas que por disposicion de la ley no pueden ser objeto del seguro tampoco pueden serlo del contrato á la gruesa, tales como los fletes de la nave no devengados, las ganancias que se esperan del cargamento, los salarios del equipaje. Mucho menos podrá hacerse préstamo á la gruesa sobre la vida de los pasajeros ó equipaje, pues es del todo imposible que el prestamista adquiera derecho sobre ella. Pero se puede constituir el préstamo sin ningun inconveniente sobre cosas incorporales, tales como créditos, mientras se hallen espuestos á algunos riesgos; porque sin esta circunstancia no fuera válido el préstamo. Si estaban garantidos por un contrato de seguro no pudieran afectarse á un préstamo á la gruesa. Mas es preciso entender bien el sentido de estas palabras; si mercancías aseguradas tenian un valor mayor que aquel por el cual lo fueron, el esceso pudiera muy bien afectarse á un contrato á la gruesa. Lo mismo debe entenderse en el caso de otro préstamo preexistente. *Arts. 819, 821, 885, 898 y 823 Cód. de Com.*

4. El que prestáre contraviniendo á sabiendas estos principios, no tendrá mas derecho que al reembolso del capital sin premio alguno, si el contrato versaba sobre efectos que no podian asegurarse. Pero si solo fuese escesivo por alguna de las razones manifestadas, entonces se devolverá el capital al prestamista con el interés correspondiente al tiempo que haya estado en desembolso. Pero si probára que el tomador usó de medios fraudulentos para dar valor exajerado á los objetos del préstamo, entonces pagará todo el premio convenido en el contrato. *Artículos 819 y 823 Cód. de Com.*

5. Es de esencia del préstamo á la gruesa que el prestamista corra el riesgo de las cosas afectas al préstamo; el contrato en que se estipulára la liberacion de estos riesgos, convirtiera el préstamo en ordinario. Lo mismo fuera si los objetos sobre los que recayó el contrato no llegasen á ponerse á riesgo. En ambos casos el prestamista perderia la facultad de

pedir indemnizacion y solo tendria derecho á los réditos legales desde el dia que cumplido el plazo por el que le concedió requiriese al pago al acreedor por ante escribano público ó real. *Arts. 828* y *388 Cód. de Com.*

6. Los riesgos que corre el prestamista á la gruesa son los mismos que corre el asegurador. Pero esta responsabilidad del mismo modo que la del seguro, puede ampliarse por convenio de las partes. Así que, el prestamista podria encargarse de los daños que ocurrieren por baraterías del capitan ó equipaje, ó por vicio propio de las cosas. *Arts. 831 y 861 Cód. de Com.*

7. Pero si bien pueden ampliarse en virtud de convenio espreso entre las partes los riesgos que deba correr el prestamista, no pueden restrinjirse tanto como en ese contrato. En términos que si bien el prestamista pudiera pactar que no responderia de las averias simples, no fuera lo mismo de las comunes, respeto á las cuales deberá soportar á prorata los daños que ocurran. Esta disposicion es consecuencia lejítima del principio que el préstamo á riesgo marítimo afecta realmente las cosas prestadas que quedan especialmente hipotecadas á su pago. Por otra parte permitir se disminuyeran hasta tal estremo los riesgos que debe correr el prestamista, fuera abrir ancho campo á la usura. *Arts. 834 y 848 Cód. de Com.*

8. Por último cuando se interprete un contrato á la gruesa, debe siempre hacerse en favor del tomador. Esta diferencia entre el préstamo á la gruesa y el aseguramiento se funda en que, siendo el tomador el deudor, es preciso segun las reglas de interpretacion decidir en su favor; mientras que en el aseguramiento el asegurado es el acreedor para la reparacion de los daños y perjuicios.

9. No puede existir contrato á la gruesa sin que el tomador se obligue á pagar un premio en recompensa de los riesgos á que el prestamista vá á esponer sus capitales. El contrato que sin dar un premio, ofreciera sin embargo algunos riesgos sin recompensa alguna, fuera una donacion mezclada con una cláusula aleatoria. Este provecho viene á ser á manera del premio en la aseguracion, con la diferencia que el premio se debe desde el momento en que se contrata, y nada tiene que ver con los riesgos; el provecho, por el contrario, no se debe sino en caso de feliz arribo de la embarcacion sobre la que se ha contratado. *Art. 814, Cód. de Com.*

10. El provecho es muy justo sea superior al de los préstamos ordinarios, puesto que son mayores los riesgos. Puede consistir en una suma fija é invariable sea cual fuere la duracion de los riesgos, ó tambien estipularse á tanto al mes. Tampoco seria contrario á las leyes de este contrato, estipular que el premio aumentase ó disminuyese conforme la prolongacion ó brevedad del viaje ó conforme se pasára del estado de guerra al de paz ó al contrario.

11. Por lo comun el premio se fija en cierta cantidad en metálico,

pero nada importaria consistiese en efectos, ni aun en cierta parte en los beneficios que produjesen los objetos afectos al préstamo, ni menos en ciertos derechos evaluables que el prestamista estipulára á su favor.

12. Los contratos á la gruesa pueden celebrarse en tres maneras distintas. 1.º Por instrumento público con las solemnidades de derecho. 2.º Por póliza firmada por las partes con intervencion de corredor. 3.º Por documento privado entre los contrayentes. Los que constaren por instrumento público traen aparejada ejecucion. El mismo efecto producirán cuando habiéndose celebrado con intervencion de corredor, se compruebe la póliza del demandante por el rejistro del corredor que intervino en el contrato, siempre que se encuentre con las formalidades debidas. Pero celebrándose privadamente entre los contratantes, no será ejecutivo el contrato, sin que conste la autenticidad de las firmas por reconocimiento. *Art. 812, Cód. de Com.* Debe estenderse en todos casos en papel sellado siguiendo la misma regla que segun el valor se halla establecida para las *pólizas de seguros*. Véase el núm. 2 de esta voz.

13. En consecuencia, los préstamos á la gruesa contraidos de palabra son ineficaces en juicio, y no se admitiria prueba alguna al que intentase acreditar que verbalmente se estipuló un contrato á la gruesa á su favor aun cuando fuese por una suma menor de mil reales. *Art. 237, Cód. de Com.*

14. Las pólizas de los contratos á la gruesa, pueden estenderse á la órden, y desde entonces son negociables por endoso. Los cesionarios adquieren los derechos y corren los mismos riesgos que el prestamista, y si á su tiempo el tomador no cumpliese lo estipulado tuviera derecho para recurrir contra su cedente en virtud de la garantia que presta á todo cesionario el que cede un crédito endosable. *Art. 815, Cod. de Com.*

15. En cualesquier forma que se redacte el préstamo á riesgo marítimo, es necesario si se hace en España que dentro los ocho dias siguientes al de su fecha se tome razon de él en el oficio de hipotecas del partido, sin cuyo requisito no producirá efectos contra terceros, y si solo contra los que le suscribieron. Con respeto á los que se contrataren en el estranjero, será suficiente que el tomador acredite haber contraido un préstamo á riesgo maritimo con permiso del cónsul si lo hubiere, ó en su defecto de la autoridad que conozca de los asuntos mercantiles, en la imposibilidad de obtener por otro medio las cantidades necesarias para costear las reparaciones, rehabilitaciones ó aprovisionamientos necesarios para la nave. Estas precauciones dirijidas á asegurar el interés de los terceros, tienen por objeto impedir fraudes; por este medio se evita que objetos afectos á un préstamo, vuelvan engañosamente á afectarse á otro, y que un comerciante de mala fe en visperas de quebrar, firme préstamos antedatados en provecho de supuestos prestamistas y en perjuicio de sus verdaderos acreedores. *Articulos 813 y 644, Cód. de Com.*

16. En la redaccion del contrato á la gruesa se hará espresion: 1.° de la clase, nombre, matrícula del buque, y nombre, apellido y domicilio del capitan; 2.° de los nombres, apellidos y domicilio del dador y del tomador del préstamo; 3.° del capital del préstamo y el premio convenido; 4.° del plazo del reembolso; 5.° del viaje por el cual se corra el riesgo; 6.° de los efectos hipotecados. Deben á mas sentarse en él, cualesquiera pactos ó condiciones en que las partes se hubieren convenido. *Art. 814, Cód. de Com.*

17. Por regla jeneral el derecho de tomar prestado á riesgo marítimo, pertenece solamente al dueño de las cosas, pues estas quedan obligadas al pago del préstamo y nadie tiene derecho para obligar lo ajeno. Así es, que si los efectos pertenecen á muchos, todos ó la mayor parte deben consentir en el préstamo espresa ó tácitamente. De ahí por que el fletador no tenga facultad para contratar á la gruesa, y el prestamista que le entregára fondos no adquiriera derecho alguno sobre la cosa.

18. Razones de interés público, puesto que afectan los intereses de la navegacion, han dictado una escepcion á esta regla en favor del capitan. Pudiera suceder muy bien que una nave se encontrase sin medios para continuar su viaje, si el capitan se hallára sin fondos para aprovisionarla caso de falta de comestibles, ó repararla caso de averías. Pero solo las necesidades é interés de la navegacion hacen válido este préstamo; así que el capitan, que para no retornar en lastre, ó para completar el cargamento contratára á la gruesa, no obligaria á aquellos por cuya cuenta contratase, y el prestamista viera reducidos sus derechos á una simple accion personal contra el capitan, ó á la que éste tuviera contra los propietarios de los efectos obligados. *Arts. 644 y 671, Cód. de Com.*

19. Las condiciones acerca de la publicidad y forma del contrato á la gruesa arriba esplicadas, son muy bastantes cuando el préstamo se ha contratado por el mismo dueño de los efectos. Pero cuando lo verifica el capitan de la nave por alguna de las razones mencionadas, es justo tomar algunas precauciones para impedir que sus comitentes sean víctimas de su imprudencia, de la que se aprovechen otros, ó de su fraude del que sean cómplices. Así el capitan no podrá tomar prestado á riesgo marítimo en la plaza donde residan el naviero ó sus consignatarios, sin que éstos intervengan en el contrato ó lo aprueben por escrito; pero si tuviese una parte de propiedad en la nave su obligacion fuera eficaz en cuanto á ella. *Art. 825, Cód. de Com.*

20. Mas si las apuradas circunstancias en que se encontrase la embarcacion le obligasen á verificar este contrato en puerto donde no residiere, ni el naviero, ni sus consignatarios, podrá usarlo tambien prévia autorizacion del tribunal de comercio, siendo en territorio español, en país estranjero del cónsul, y en su defecto de la autoridad que conozca en los asuntos mercantiles, quienes lo concederán justificando la ur-

jencia, y el no haber podido lograr fondos, ni de los corresponsales del naviero, ni de los interesados en el cargamento. *Arts. 644 y 826, Cód. de Com.*

21. El naviero no puede escepcionar contra la obligacion que le resulta del préstamo contraido con esas formalidades, bajo pretesto que no habia reparaciones que hacer en la nave ó que estas no eran urjentes ó que él ó algun consignatario suyo se encontraban en la plaza en que se contrató el préstamo, pues habiendo probado el capitan lo contrario y en su vista dádosele autorizacion para tomar prestado, el naviero tiene facultad para reclamar tan solo contra éste, pues el contrato hecho por el capitan debidamente autorizado es firme ó irrevocable. Pero el prestamista que no presentára los documentos justificativos que acreditasen la autorizacion del capitan en los términos esplicados, falto de justo título para exijir las cantidades adelantadas y su correspondiente premio, viera rechazada su accion, á menos que el capitan fuese propietario de una parte del buque, respeto á la cual tan solo pudiera utilizar válidamente su accion.

22. Cuando el naviero es responsable del préstamo á riesgo marítimo lejitimamente contraido, no por eso pierde el derecho de examinar la conducta del capitan y exijirle severa responsabilidad si hubiere abusado de sus facultades. Y si éste no justifica haber usado de esta facultad en los casos y con las formalidades que la ley previene, además de reembolsar la cantidad defraudada será castigado como reo de hurto. *Art. 684, Cód. de Com.*

23. Es principio esencial del contrato á la gruesa, que dijimos distinguirle del seguro, que la deuda no puede exijirse hasta que la nave ha llegado felizmente á su destino, de modo que el crédito no es puro, sino condicional.

24. El modo con que el prestamista puede ejercitar sus derechos depende de los términos de la convencion. Si el préstamo era hasta tal época, ó hasta que la nave llegase á tal sitio, el prestamista podrá pedir el pago de sus adelantos y premios si no se prueba que durante aquel tiempo ó antes de llegar á aquel puerto naufragó la embarcacion. No probando el tomador estos sucesos, el prestamista tendrá accion para pedir el cumplimiento de lo estipulado, pues la ley supone el feliz arribo cuando no se acredita lo contrario. El código francés conforme con el principio de derecho que toda prueba incumbe al demandante, exije que el prestamista al demandar el cumplimiento del contrato acredite el feliz arribo de los efectos que le están hipotecados, de modo que si contrata el préstamo á la gruesa sobre una nave que vá á Buenos Aires, el prestamista debe acreditar que llegó felizmente á aquella poblacion, pero esta prueba incumbirá al demandado atendidas las disposiciones de nuestro código. *Art. 831, Cód. de Com.*

25. Si el prestamista pretendiese quedar libre de todo riesgo en

virtud de algun hecho del tomador, en este caso, parece debiera probarlo, atendido á que á la calidad de demandante se añade que la ley no presume jamás hechos de esa naturaleza. Tal fuera cuando verificado un préstamo sobre cierta nave y para determinado viaje, ó sobre mercaderías cargadas en tal embarcacion, el tomador variase el viaje ó la embarcacion, pues siendo esta designacion individual, resultado del consentimiento comun, no puede faltarse á ella sin el mutuo asentimiento de ambos contratantes. Poco importaria que el tomador probase que el viaje era menos espuesto ó la embarcacion mas segura, pues el prestamista pudiera replicar que quiso correr los riesgos solamente con aquella sobre la cual prestó. Pero si el cambio de ruta ó nave fuera efecto de fuerza mayor, no tuviera entonces la menor influencia para libertar al prestamista de sus obligaciones, como tampoco, si en la póliza hubiere autorizado el prestamista que se hicieren estas variaciones.

26. Cuando se ha cumplido la condicion que tenia en suspenso el crédito del prestamista, ya por el feliz arribo de las mercancías ó por su existencia en el lugar y tiempo determinado; debemos examinar, qué acciones puede ejercitar; qué derechos tiene sobre las cosas hipotecadas al préstamo; y qué reglas deben seguirse en concurrencia con otros prestamistas, lo que esplicaremos en este capítulo por su órden sucesivo. El tomador debe el capital y premio convenidos cuando los objetos sobre que recaia el contrato han llegado á buen puerto, sin que le valga alegar que su espedicion ha sido desgraciada ó que ha perdido por otras causas ajenas de las que presta el contratista, el todo ó parte de la nave ó de su cargamento.

27. En el caso que se hubiera estipulado un plazo para el pago, y el premio del préstamo fuera á *tanto* al mes, cesaria de correr desde el dia en que concluyeron los riesgos, sin atender en modo alguno á la época en que debia realizarse el pago.

28. En falta de pacto en contrario, el lugar del pago se entiende aquel en que concluyeron los riesgos, aun cuando no fuese el mismo en que termina el viaje. Si no hubiere persona destinada para el cobro, el tomador pudiera entonces depositar judicialmente la suma adeudada, pero si la conserva en su poder, los riesgos corren por su cuenta, del mismo modo que si envia letras de cambio al prestamista, pesará sobre sí la responsabilidad que lleva consigo este contrato, á menos que otra cosa hubieran convenido los interesados.

29. La accion que resulta del préstamo á la gruesa se estingue por el transcurso de cinco años contados desde la fecha del contrato, de modo que el prestador para un viaje largo que tardara mas tiempo que otro en saber el feliz arribo de la embarcacion, tiene mas tiempo para usar de su derecho que los prestamistas por un viaje corto; lo que si bien no muy justo, se ha establecido para obviar los inconvenientes

que ofreciera fijar la prescripcion atendida la calidad del viaje. *Artículo 997, Cód. de Com.*

30. El prestamista tiene privilejio especial sobre las cosas hipotecadas al préstamo por cuanto se le debe; si se constituye sobre el casco y quilla del buque, se entienden hipotecados al capital y premios, el buque, las velas, aparejos, armamento, provisiones y los fletes que ganáre en el viaje. Si sobre la carga en jeneral, se comprenden en la hipoteca todos los efectos y mercaderías que la componen. Y si sobre un objeto particular determinado del buque ó de la carga, solo este y no lo restante será hipoteca del préstamo. Debiendo saberse que mientras exista la cosa afecta al préstamo en todo ó en parte, el prestamista no puede verse privado de sus derechos por el dueño de ellas. *Art. 818, Cód. de Com.*

31. Solo pudiera suceder que las mismas cosas estuviesen afectas á otro préstamo posterior de igual clase; entonces es preciso atender á si afectan la nave ó su cargamento. Si afectan á la nave las cantidades tomadas á la gruesa para el último viaje del buque, los hechos durante el viaje serán preferidos á los que se hicieren antes de su espedicion, aun cuando los anteriores se hubieren prorogado por pacto espreso, porque las sumas dejadas por continuacion ó prorogacion de los préstamos anteriores no se entienden nuevos préstamos. Esta disposicion contraria á los principios del derecho civil, segun el cual las deudas anteriores son pagadas antes que las posteriores, tiene un fundamento muy claro en la naturaleza de este contrato. *Arts. 829 y 830, Código de Com.*

32. Se presume que los préstamos á la gruesa solo se contratan cuando lo exije la necesidad para reparar las averías que la nave haya padecido, ó para aprovisionarla á fin de que pueda proseguir el viaje, de manera que sin el último prestamista la nave hubiese perecido y con ella juntamente los capitales del prestamista anterior. Dedúcese de aquí, que si muchos hubieren prestado en un mismo sitio para el mismo objeto, entonces debiera justamente atenderse á la antigüedad de las firmas, porque faltaria razon para no seguir los principios jenerales del derecho.

33. El tomador, segun ya varias veces hemos manifestado, no está obligado á devolver el préstamo, sino caso de feliz arribo de la nave. Lo cual está muy léjos de haberse efectuado, cuando los objetos afectos al préstamo, han perecido ó se han averiado, por causas independientes del tomador, y que no provienen de vicio propio de las cosas. Vamos pues á examinar qué escepciones produce para el tomador la pérdida total de los efectos hipotecados al préstamo y en seguida veremos cuales nacen de las averías. *Arts. 831 y 832, Cód. de Com.*

34. Distínguese el siniestro que acaece en las naves con el que sufren las mercaderías. El naufrajio, rotura, varamiento etc. son los

principales casos de siniestro mayor; su efecto es libertar al tomador dejando al prestamista derecho tan solo sobre los restos de los efectos salvados sobre que se constituyó el préstamo, cuyo producto percibirá deducidos los gastos causados para ponerlos á salvo. *Art. 836, Código de Com.*

35. El prestamista tiene tambien derecho para percibir los fletes de las mercaderías que se hubiesen salvado y de consiguiente le adeudarán. Si pertenecian al mismo naviero, falto entonces de contrato de fletamento, fuera preciso estipular la cantidad que debian á título de fletes. Pero de todos modos debe atenderse á si se prosigue ó no el viaje en distinta nave: si no se prosigue, el prestamista tiene derechos únicamente á los fletes que hasta entonces hubiesen devengado, pero si continua aunque en distinta nave, tendrá derecho el prestamista á todo el flete convenido por el viaje, pagando el esceso del que nuevamente se ha contratado.

36. En cuanto á las mercaderías, se reputa siniestro mayor todo accidente acaecido á la embarcacion que hace del todo imposible el trasporte al lugar de su destino. Así, cuando la nave cargada de mercaderías afectas al préstamo queda innavegable, si el capitan no encuentra otra para remitirlas á su destino, los efectos puestos en tierra están en el mismo caso que si hubiesen naufragado; los accidentes acaecidos en la descarga son por cuenta del prestamista, porque desde que el viaje quedó roto, sus derechos están limitados á lo que resta de los efectos. Pero si pudiendo reembarcar los efectos, el tomador prefiriese disponer de ellos en aquel sitio, entonces siendo voluntaria la rotura del viaje deberia todo el capital prestado con mas los premios convenidos.

37. El tomador no conservará derecho alguno sobre los objetos afectos al préstamo, bajo pretesto que cuando éste se contrató tenian mayor valor que despues. Otra cosa dijéramos si el préstamo estuviere constituido sobre una parte tal como la mitad ó los dos tercios, pues entonces el tomador cobraria la porcion libre que le corresponde.

38. Pasemos ya á considerar las escepciones que producen para el tomador las averías de los efectos hipotecados. En cualquier estado en que hayan llegado á su destino las cosas afectas al préstamo, el tomador debe pagar al prestamista el capital y premios, pero si hubiesen sufrido alguna avería, que no proviniese ni de vicio propio de la cosa, ni de baraterías del capitan ó equipaje, ni menos de haberse empleado el buque en el contrabando, ni de dolo ó culpa del tomador, deberá deducirse la cantidad que á prorata le correspondiese. *Arts. 832 y 833, Cód. de Com.*

39. Si la avería es gruesa, el prestamista deberá abonar en cuenta la cantidad que hubiere pagado el tomador por la parte de contribucion que le correspondia. Si la avería es simple, ya consista en deterioracio-

nes ó pérdidas ó en gastos ocurridos por efecto de reparaciones ó arribadas, el prestamista contribuirá tambien á proporcion de su interés respectivo, á menos que otra cosa se hubiese pactado. Pero segun ya dijimos, este pacto no pudiera hacerse estensivo al caso de avería comun, pues fuera contrario á la naturaleza de este contrato. *Art. 834, Cód. de Com.*

40. De cuanto hemos dicho puede haberse inferido que el préstamo á la gruesa, no es para el prestamista un medio de enriquecerse en perjuicio del tomador. Síguese de aquí, que si las mercancías no se han espuesto en todo ó en parte á los peligros de la navegacion, deja de existir el contrato á la gruesa. Pero como el prestamista no deja por eso de haber entregado cierta cantidad, es justo que en cuanto á ella se le considere prestamista ordinario y que en lugar del premio marítimo se le pague el rédito correspondiente á su capital. *Arts. 824, 828 y 839, Cód. de Com.*

41. Cuando el resultado de alguna prueba cualesquiera, manifiesta que las cosas afectas al préstamo no se han espuesto á riesgo en su totalidad, ó que estas no tienen el valor espresado en la póliza, el tomador puede escusarse alegando que esta falta fué involuntaria. Pero á pesar de eso, se presumirá fraude, si estando asegurados los efectos no declaró los préstamos tomados á la gruesa sobre los mismos, al tiempo de hacer el abandono. *Art. 911, Cód. de Com.*

42. Si el prestamista logra probar el fraude, se anulará el contrato á su solicitud sin perjuicio de que el tomador pague el premio convenido correspondiente á las cantidades devueltas. *Art. 823, Cód. de Com.*

43. Puede suceder tambien que sin fraude del tomador dejen de cargarse todas las mercancías espuestas á riesgos. Entonces es válido el contrato salva la devolucion de la cantidad escedente con los réditos legales correspondientes al tiempo que el prestamista estuviere en desembolso.

PRISION. Vease *Cárceles* y *Presos*.

PRISIONEROS. Véanse los arts. 30 y 31 de las Ord. de la Real Armada páj. 692, y 48 y 49 páj. 695 en *Presos*.

PRÓFUGOS. Véase *Ausencia*.

PROHOMBRES. Son unos oficiales de mar, jefes de las compañías de matriculados puestos á su cuidado. Para estas plazas, lo mismo que se ha dicho para las de cabos, se prefiere á los veteranos de acreditada conducta, y entre ellos á los que se espresa en el art. 31 del reglamento orgánico del servicio pasivo de la Armada (1). En falta de estos se elije

(1) Véase la nota 3, páj. 164.

á los licenciados del servicio de la Armada y que hayan desempeñado alguna de las plazas que previene dicho artículo.

2. Cuando ocurre vacante, el Comandante de la provincia la publica y las remite al Capitan jeneral quien las eleva al Ministerio de Marina, pero espide sus nombramientos el Comandante principal en conformidad al art. 32 del citado reglamento (2) y en confirmacion de lo que previene el art. 15, tít. 1, Ord. de Mat. (3).

3. El art. 24, tít. 3.º de las espresadas ordenanzas (4) exijia hubiese un prohombre por cada doscientos matriculados habiles, pero en el dia quizás este principio lleve alguna modificacion, pues por el art. 34 del citado reglamento, se previno á los Capitanes jenerales manifestaran el número de prohombres que considerasen necesarios en las provincias de su mando.

4. Por Real órden de 24 marzo de 1828 se les quitó el sueldo de que disfrutaban por el artículo de las ordenanzas de matrícula arriba citado, pero por el art. 30 del referido reglamento orgánico del servicio pasivo de la Armada (5) se les volvió á señalar el de 300 rs. vn. sin racion, fundándose este gasto en las razones dichas en la voz *Cabos*.

5. Los deberes de los prohombres y la vijilancia que deben ejercer sobre la marinería puesta á su cuidado, se prefijan en el art. 25, tít. 3.º Ord. de Mat. (6).

6 Cuando vayan á campaña los matriculados deberán acompañarlos hasta su destino, debiendo cuidar del buen órden y policía de su jente en las marchas y estando facultados para poner preso á cualquier díscolo en conformidad á lo establecido en los arts 15, 30 y 31, tít. 4.º Ord. de Mat. (7).

PROVINCIAS. Cuales sean las en que se dividen los *tercios navales*. véase en dicha voz. Cada una tiene á su frente un *Comandante particular*. Véase.

PUERTA OTOMANA. Tres tratados de comercio y navegacion fijan n estras relaciones internacionales con la Puerta Otomana. El primero

(2) Véase la nota 3, páj. 257.

(3) Véase la nota 2, páj. 163.

(4) Art. 24. Cuando en una matrícula ascendieren á doscientos cuarenta los matriculados hábiles, ó á tres compañías, se nombrará un prohombre, que será reputado en clase de oficial de mar con el sueldo fijo y uniforme de los segundos guardianes de armada, y será un superior de los matriculados, cabo de los trozos y de las compañías en su cargo. *Tít. 3, Ord. de Mat.*

(5) Véase la nota 5, páj. 165.

(6) Véase la nota 6, páj. 165.

(7) Véase en la nota 7, páj. 165 y 166.

de 14 de diciembre de 1782 viene á quedar refundido en los otros dos. Por el de 16 de setiembre de 1827 (1) se permitió á las naves españolas pasar del mar Blanco al mar Negro pagando un derecho proporcionado á su capacidad; tambien se les autoriza para transitar por el Bósforo y

(1) Art. 1.° La Sublime Puerta permite á los buques españoles pasar con su propia bandera nacional del mar Blanco al mar Negro, cargados con productos de su pais y de los demás Estados, y tambien regresar del mar Negro al mar Blanco con productos del imperio ruso. Todos los buques que arriben en lo sucesivo al canal de Constantinopla, se conformarán desde luego á la correspondiente visita de los comisionados establecidos á este fin, en el mismo modo y forma usada en la actualidad con respeto á los buques austriacos, ingleses y franceses; y despues de desembarcar cualquier objeto ó mercancía prohibida, que á su bordo se encuentre, que sea producto de los estados otomanos, tal como *terekies* (toda especie de granos), armas y otros utensilios de guerra, caballos, algodon en rama y en hilo, marroquines, plomo, cera, sebo, cueros, pieles de carnero, pez, azufre, seda, lana, *berenfuc istefdié* (telas de seda y lana), aceite, cobre, tela cruda y además los *rayás* (súbditos no musulmanes) fujitivos y disfrazados en viajeros ó en jentes de la tripulacion, se les espedirán los respectivos *firmanes* imperiales de salida, sin que en ellos se inserte cláusula ni vanas dificultades que no toquen á los reglamentos gubernativos del imperio. Seguirá asimismo prohibida la compra de barcos de propiedad otomana, como en todos tiempos lo ha sido.

Art. 2.° En retribucion de las ventajas que por este tráfico se podrán procurar los comerciantes españoles, y en virtud del derecho que por la misma razon tiene la Sublime Puerta de lograr tambien á su favor alguna compensacion y provecho, los buques españoles que naveguen en la forma indicada, satisfarán un derecho de *firman* en proporcion de su porte y capacidad, es decir, que dichos buques serán divididos en tres clases: la primera que comprenderá á los del porte de diez y seis mil *kilós* (mil ciento veinte toneladas); la segunda á los de once mil *kilós* (setecientas cincuenta toneladas); y la tercera á los de seis mil *kilós* (trescientas setenta toneladas.) El porte de los buques desde mil á seis mil *kilós* se contará como de seis mil, el de mas de seis mil se contará por once mil, y el de los que escedan á once mil por diez y seis mil. Cada vez que estos buques lleguen al canal de Constantinopla, y obtengan el permiso de pasar al mar Negro, pagarán á su salida, no contándose su ida y vuelta mas que por un solo viaje, un derecho de *firman*, aplicado á la caja del almirantazgo, á saber; los buques correspondientes á la primera clasificacion seiscientas piastras turcas; los de la segunda cuatrocientas y cincuenta; y trescientas los de la tercera. No podrá tener cabida ninguna contestacion ni altercado entre las dos partes, ya sea por la oferta de una suma menor, ya por la pretension de una mayor á las que quedan estipuladas.

Art. 3.° Los buques españoles que en lo venidero transiten por el Bósforo con su propia bandera observados que sean los principios establecidos de la visita acostumbrada, no esperimentarán traba ni dificultad alguna que no sea igualmente estensiva á las demás potencias. Además de esto, si los buques al desembocar en el puerto de Constantinopla cargados con frutos ó granos estraidos de las escalas rusas del mar Negro, esponen que hacen agua, que están espuestos sus cargos á humedecerse ó echarse á perder, y les acomoda traspasar sus granos á

se fijan algunas reglas para el trasbordo del cargamento, caso que el buque sufriese alguna avería.

2. Por el otro tratado firmado en 2 de marzo de 1840 (2) se confirma-

otro buque, como así lo ejecutan los de las citadas potencias, la legacion de España dará parte de ello á la Sublime Puerta, y previo el informe de los comisarios de la aduana y del puerto á cuyo exámen se cometerá el espediente, se les espedirá por un *firman jughralé* la correspondiente autorizacion y permiso para efectuar el trasbordo solicitado.

Art. 4.° Asi como en virtud de los tratados existentes entre las dos cortes son protejidos los súbditos españoles, no solo en la residencia imperial, sino tambien en los demás puntos del imperio otomano situados en el mar Blanco, del mismo modo lo serán en adelante todos los del mar Negro. Si sus barcos esperimentasen alguna avería y necesitasen hacer reparo y compostura, podrán libremente repararlos, calafatearlos, comprar los víveres y otros artículos que hayan menester, y de manera alguna serán turbados ni molestados sin causa lejítima. La corte de España observará por su parte igual reciprocidad y correspondencia para con los súbditos de la Sublime Puerta, y promete á los buques otomanos que arriben á los puertos de sus costas, el goce de todos los privilejios y exenciones que hayan obtenido los navíos mercantes de las potencias mas favorecidas y se tendrá cuidado de que su observancia sea siempre mantenida en estos términos. *Tratado de* 16 *de setiembre de* 1827.

(2) Art. 1.° Se confirman de nuevo y para siempre todos los derechos, privilejios é inmunidades conferidas á los súbditos y buques españoles por las capitulaciones y tratados vijentes, escepto las cláusulas especialmente modificadas por el presente tratado, entendiéndose además espresamente, que todos los derechos, privilejios y prerogativas que la Sublime Puerta concede en la actualidad ó pudiere conceder en adelante á los súbditos y buques de cualquiera otra potencia, los concederá igualmente á los súbditos y buques españoles, para que sea estensivo á estos su disfrute y ejercicio.

Art. 2.° Los súbditos de su Majestad la reina de España, ó sus factores ó apoderados tendrán la facultad de comprar en toda la estension del imperio otomano ya para hacer el comercio en lo interior de él, ya para su esportacion si les acomodare, todos los productos sin escepcion alguna, del suelo ó de la industria de este país. La Sublime Puerta habiendo abolido todos los monopolios que pesaban sobre los productos de la agricultura, como sobre todos los demás objetos que dá de sí su territorio, se compromete á suprimir el uso de *teskerés* (permisos) espedidos anteriormente por las autoridades locales para la compra de aquellos productos, ó para su trasporte de un punto á otro despues de su adquisicion. La menor tentativa para obligar á los súbditos españoles á proveerse de dichos *teskerés*, debiendo considerarse de derecho como una infraccion de este tratado, los visires ó cualquier otro funcionario público que incurriese en semejante abuso, será severa é inmediatamente castigado por el gobierno otomano, y en el caso de seguirse de ello algun perjuicio ó vejamen á los comerciantes españoles, estos recibirán el correspondiente resarcimiento por los daños ó pérdidas que sufran; y sus reclamaciones serán debidamente atendidas por la autoridad competente.

Art. 3.° Los comerciantes españoles ó sus comisionados que compren un artículo cualquiera, producto del suelo ó de la industria de la Turquía, con el fin de

ron los anteriores, y al paso que se hicieron algunas estipulaciones que no corresponden al derecho marítimo, se estableció el derecho que debian pagar las mercancías embarcadas en buques españoles, libertando

revenderlo para consumo del mismo país, pagarán al verificarse la compra ó la venta los mismos derechos que en circunstancias análogas satisfagan los comerciantes musulmanes ó los rayás mas favorecidos entre aquellos que se dedican al tráfico interior.

Art. 4.° El negociante español ó sus ajentes que compre mercancías ó cualquier artículo que produzca la agricultura ó la industria del imperio otomano para esportarlo á otro país, será libre de espedirlo al puerto ó escala que mas le acomode, sin estar sujeto á ninguna especie de derecho ó impuesto cualquiera. Al arribo de dichos objetos al sitio de su embarque, abonarán en lugar de los antiguos derechos de comercio interior que quedan suprimidos por el presente convenio un derecho de *nueve por ciento* de su valor; y á su salida, las mismas mercancías pagarán además el derecho de *tres por ciento* segun el uso antiguo; con el bien entendido que todo jénero comprado en una escala para espedirlo de allí á otra parte, y que hubiese ya satisfecho su derecho anterior, no deberá satisfacer mas que el derecho primitivo de *tres por ciento.*

Art. 5.° Cualquier artículo producto del suelo ó de la industria de la España y de sus dependencias, como igualmente cualquier otro jénero ó mercancía perteneciente á negociantes españoles embarcada en buques españoles, ó conducida por tierra ó por mar de cualquier otro país por súbditos españoles, será admitida como hasta aquí y sin escepcion alguna en todo el imperio otomano, mediante un derecho de *tres por ciento*, calculado segun su valor.—En vez de todos los derechos de comercio interior que se perciben actualmente sobre dichas mercancías, los comerciantes españoles que las importen, bien sea para venderlas en los parajes de su arribo, bien sea que las espidan al interior para venderlas allí, pagarán un derecho supletorio de *dos por ciento.* Cuando hayan de revenderse los mismos jéneros en lo interior del país ó fuera de él no se exijirá otro derecho, bajo cualquier título ni denominacion, del vendedor, ni del comprador, ni de aquel que habiéndolos comprado quisiese espedirlos fuera. Los comerciantes españoles, despues de haber abonado el antiguo derecho de *tres por ciento* sobre las mercancías de importacion conducidas á una escala podrán espedirlas á cualquiera otra sin pagar ningun otro derecho, y solo satisfarán el supletorio de *dos por ciento*, cuando las vendan en el lugar de su arribo, ó cuando desde allí quieran espedirlas dentro del país.—El gobierno español no pretende dar á los términos empleados en este artículo ni en ningun otro del presente tratado mas que su significacion natural, precisa y determinada, ni mezclarse de modo alguno en los derechos ni en el ejercicio de administracion interna del gobierno otomano, siempre que estos derechos no causen menoscabo ni perjuicio manifiesto á lo estipulado en los antiguos tratados, ni tampoco á los privilejios que otorga el presente á los súbditos españoles ó sus propiedades.

Art. 6.° Los comerciantes españoles ó sus comisionados tendrán facultad de hacer en todos los dominios del sultan el tráfico de todas las mercancías procedentes de países estranjeros; y si estos jéneros hubiesen satisfecho á su entrada en Turquía el derecho de importacion, todo súbdito español ó su ajente quedará libre de comprarlos ó venderlos, pagando el derecho adicional de *dos por ciento*,

á las que fueren de orijen español ó de territorio en su dominio, de todo derecho de tránsito por los Dardanelos, Bósforo y mar Negro, los firmanes para cuyo paso se obligó á dar en la forma que ocasione menos retardo y molestia.

derecho que deberá abonar cuando venda los jéneros que él mismo haya importado ó cuando los introduzca ó trasmita para venderlos en el interior; y una vez verificado este abono no se exijirá por tales mercancías ningun otro nuevo derecho, ya sea que se revendan dentro del país, ya sea que se espidan al estranjero.

Art. 7.° Todos los jéneros procedentes del suelo ó de la industria de España y de sus dependencias, como asimismo todos los que procedan del suelo ó de la industria de cualquier país estranjero pertenecientes á súbditos españoles, no estarán sujetos á ninguna especie de derechos de tránsito al pasar el estrecho de los Dardanelos, del Bósforo ó del mar Negro, ya sea que se encuentren en el buque que los conduzca ó en otro al cual se hayan trasbordado, ya sea cuando destinados á un país estranjero deban por algun justo motivo, y durante un tiempo razonable, ser depositados en tierra para despues reembarcarlos y espedirlos á su último destino.—Mas todas las mercancías importadas en Turquía con direccion á otros países, y tambien las que quedando en poder del importador espida este para traficar con ellas en otros países, pagarán únicamente el antiguo derecho de *tres por ciento* de importacion, sin que puedan ser bajo ningun pretesto, gravadas con ningun otro.

Art. 8.° La Sublime Puerta cuidará siempre de que la espedicion de los *firmanes* que necesitan los buques mercantes españoles á su paso por los Dardanelos y el Bósforo se haga en tal forma que les ocasione el menor retardo posible.

Art. 9.° La Sublime Puerta se presta á hacer observar todas las cláusulas del presente convenio en todos los dominios del imperio otomano en Europa, en Asia, en Ejipto y en todas las demás provincias del África que dependan de su autoridad y aplicarlas á todas las clases de sus súbditos.

Art. 10.° Con arreglo á la costumbre establecida entre España y la Sublime Puerta, y con el fin de evitar cualquiera dificultad ó retardo respeto á la tasacion de los jéneros importados en Turquía ó esportados de países otomanos por los súbditos españoles, cada catorce años se solian nombrar comisarios de una y otra parte que se ocupaban en fijar en moneda turca y por una tarifa especial el derecho de aduana que debia percibirse sobre cada jénero ó mercancía. Como ha espirado ya el término de la última tarifa, se ha dado á nuevos comisarios el encargo de fijar el derecho de aduana que deberán satisfacer los súbditos españoles sobre la base del *tres por ciento* del valor que tengan todos los artículos de comercio que importaren ó esportaren; y los mismos comisarios cuidarán de regular de un modo equitativo los derechos que en virtud del presente tratado deberán satisfacer sobre los productos del imperio otomano destinados á la esportacion, designando al mismo tiempo los lugares de embarque en donde ofrezca mayor facilidad el abono de dichos derechos.—Concertada que así sea la nueva tarifa quedará en toda fuerza y vigor durante siete años desde la fecha de su ajuste, al cabo de los cuales tendrá cada una de las altas partes contratantes derecho de reclamar su revision. Pero si dentro de los seis meses siguientes á la espiracion de los primeros seis años no se hiciese uso de dicha facultad por una ni otra

PUERTO. Sufrirán la multa que corresponda los capitanes que no fondeen en el modo mas conveniente y que no se conformen en un todo á las reglas de policía establecidas por los capitanes de puerto. Los que pudiéndolo practicar no ausilien á otro buque nacional ó estranjero que se hallare en el puerto. Y por último los que arrojen al puerto escombros ú otros efectos sumerjibles, lastren, deslastren ó hagan cualquier maniobra esterior sin el competente permiso del capitan del puerto, segun los arts. 34, 35 y 36, tit. 14, Ord. de Mat. (1).

2. En los buques de guerra la transgresion á este último precepto se castiga con un mes de grillete destinándose al delincuente á la limpieza de la proa, conforme á los arts. 42 y 43, tit. 1, trat. 5, Ord. de la Real Arm. (2). Véase *Capitan de Puerto*, *Lastre*, *Policía*, y *Arrojar escombros*.

PUERTO FRANCO. Aquel en que entran y salen las naves de cualquier nacion, sin pagar derechos ni los buques ni los cargamentos. El puerto franco viene á extranacionalizar, si así puede decirse, cierta porcion de territorio, de modo que los derechos que deben exijirse á los efectos destinados al consumo interior, no se adeudan mas que al traspasar el territorio señalado.

2. En el puerto franco pueden acudir las naves de todas las naciones sin que tengan que hacer manifiesto de la carga, sufrir rejistro, ni exacciones, ni las mercancías tributos, tasas ó restricciones de cualquiera especie sobre su compra y venta.

3. Un lugar de esta clase es una factoría universal en donde se admiten indistintamente los productos de todos los paises del mundo, y asegura á la Nacion que le tiene vastas negociaciones, que enriquecen su pais; así que un puerto franco es propiamente un depósito de riqueza, que con uniformidad y rapidez circula distribuyéndose al cuerpo de los Estados. Sin embargo la dificultad de contener el contrabando supera en mucho estas ventajas, pues donde rije un sistema prohibitivo, un puerto privilejiado unido á su continente que pudiese introducir en los que no lo son jéneros prohibidos, ó recargados, fuera perjudicial

parte, la misma tarifa continuará rijiendo por otros seis años mas, contándose desde el dia en que hubiese espirado el primer plazo, y lo propio se seguirá practicando al fin de cada período sucesivo de siete años. *Tratado de 2 de marzo de* 1840.

(1) Véanse en la nota 3, páj. 668, en la nota 6, páj. 111 y en la 1, páj. 83.

(2) Art. 42. Celarán los capitanes y oficiales con particular atencion, que en los puertos de mis dominios, singularmente en las capitales de los departamentos, no se eche á la mar basura alguna, sino que recojida en tinas se conduzca á tierra en la lancha; y de cualquiera tolerancia en este asunto, se les hará grave cargo.

Art. 43. Véase en la nota 2, páj. 503.

al sistema de administracion adoptado; y si las circunstancias del puerto privilejiado fuesen tales que progresando su comercio y su industria, llamase á sí los capitales de otras provincias, desnivelando la circulacion, y perjudicándolas, el mal fuera mucho mayor.

PUERTO HABILITADO. Se llama el que goza de la aptitud legal por la lejislacion de rentas para servir á determinada clase ó clases de comercio. Nos ocupamos de ellos en la voz *Aduana*.

Q.

QUIMERA Ó PENDENCIA Á BORDO. Por lo comun los altercados y disputas de á bordo se castigan por el Comandante del buque con pena discrecional, con privacion de vino, con cepo ó con algunos palos, pero si el caso fuese grave se juzgarán en Consejo de Guerra no imponiéndoles ínterin pena ni mortificacion alguna, conforme al art. 50, tit 1, trat. 5.°, Ord. de la Real Arm. (1) y 152 tít. 1, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm: (2).

2. Si la pendencia fuese grave entre la guarnicion y la tripulacion del buque, podrá imponerse hasta la pena de muerte segun los arts. 12 y 13, tit. 4, trat. 5, Ord. de la Real Arm. (3), como igualmente si sacaren

(1) Art. 50. El que moviere pendencia, será castigado á discrecion del capitan, segun lo requiera el caso; pero si este fuere digno de mayor castigo por sus circunstancias ó resultas, se asegurarán los delincuentes para que sean examinados en Consejo de guerra, sin que á los que deban pasar por este exámen, se les anticipe otra mortificacion que la de su prision en cepo ó grillos, donde se mantendrán en buena custodia, hasta la determinacion de la pena que deban sufrir. *Tit.* 1, *Trat.* 5, *Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 152. Toda la tripulacion y guarnicion deberá vivir y tratarse en paz y buen órden como una sola familia, sin disimularse atropellamiento del soldado al marinero, burla de este á aquel, ni desacato alguno de unos á otros ó entre sí, castigándose á discrecion del capitan con privacion de vino, con cepo ó con algunos palos al que moviere pendencia, segun las circunstancias del caso; y si este se agravare con palabras injuriosas, ó con golpe efectivo, ó amenaza de uso de arma, sea sable, piedra, estaca ú otro instrumento, podrá estenderse la pena en cabo y soldados á cuatro ó tres carreras de baquetas, y en el marinero á cañon de cincuenta á cuarenta azotes, ejecutándose el castigo ejecutivo dicho, sin perjuicio de las resultas de la causa. *Tít.* 1, *Trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(3) Art. 12. Si á bordo de un navío se moviere quimera ó pendencia entre sus guarniciones y tripulaciones, y hubiere quien incite á que no se separen de ella, llame á otros de su compañía ó clase para que vayan á sostenerla, dé voces ó ejecute acciones que miren al motin ó sedicion, será sentenciado á muerte.

a espada ó amonestados por un oficial de guerra para que se separen no lo verificasen, segun los arts. 14 y 15 del citado título (4), y las otras se castigarán segun su mayor ó menor importancia, segun se previene en los arts. 153 y 154, tit. 1, trat. 5, Ordenanza General de la Real Armada (5).

QUINTAS. Los matriculados están exentos de ellas en conformidad al art. 5, tit. 5, Ord. de Mat. (1).

2. El asegurar á los matriculados en la conservacion de este privilejio ha sido objeto de muchísimas reales órdenes, ya por los ataques que á él hacia la autoridad civil, ya tambien para evitar los abusos que se cometian, pretendiendo algunos á la sombra de las matrículas eludir la obligacion de entrar en suerte. Esta exencion se halla reconocida por el art. 66 de la ley vijente de reemplazos (2), fruto de profundos estudios por los hombres mas entendidos y competentes en el Senado, con cuya sancion, y la del Gobierno rije como ley por Reales órdenes de 21 de junio de 1851 y 6 de marzo de 1852.

Art. 13. El que en cualquiera ocasion amotinare la gente de su navío, ocasionando desobediencia, ó escitando á resistir á los oficiales, será ahorcado: y al que echáre mano á las armas á bordo ó en tierra, para favorecer el motin, se cortará la mano, sea individuo de guerra ó de marina. *Tít. 4, Trat. 5, Ord. de la Real Armada.*

(4) Art. 14. El soldado de infantería ó artillería, que á bordo ó en tierra ultrajare á otro, ó sacare la espada para él, estando de guardia ó en funcion, será pasado por las armas: y el marinero que á bordo atropellare centinela, sarjento ó cabo de escuadra de guardia, será condenado á diez años de galeras, y á muerte si hiciere armas contra ellos.

Art. 15. Véase la nota 1, páj. 363. *Tít. 4, Trat. 5. Ord. de la Real Arm.*

(5) Art. 153. Entre las pendencias han de valerse y correjirse con mayor seriedad aun las de fogones, particularmente si resulta en ellas esparramamiento del fuego, rotura ó vuelco de ollas, ú otro desórden, aun sin llegar al estremo de faltar al respeto y obediencia al centinela, cabo ó sarjento de aquel puesto: subsanándose el mal que se hiciera en las ollas, con raciones de cuenta de los dañadores, reteniéndoseles la de vino hasta pagarlas.

Art. 154. Las desavenencias ó riñas que moviere la mala conducta de algun sarjento ú oficial de mar entre los de su clase ó de una á otra, se correjirán con la circunspeccion y seriedad necesaria á conservar el respeto que se deben mútuamente, ya mortificando al culpado con cepo ó grillos, ya suspendiéndole de su ejercicio por los dias oportunos, ó ya dictándole la humillacion con que ha de satisfacer al agravio; pero si el caso fuere de gravedad, se sustanciará proceso para las resultas que correspondieren en su juicio. *Tít. 1, Trat. 5. Ord. Gen. de la Armada.*

(1) Véase en la nota 1, páj. 60.

(2) Art. 66. Quedarán exentos del servicio, pero serán admitidos á los pueblos á cuenta de su cupo respectivo, si les tocare la suerte de soldados:

3. Para disfrutarla es indispensable matricularse antes de cumplir diez y nueve años, por las razones que muy estensamente se manifiestan en la real órden de 7 junio de 1854 (3). Y por haberlo practicado al

1.° Los que á la edad de 18 años ó antes se hallen matriculados en la lista especial de hombres de mar.

2.° Los carpinteros de ribera inscritos en las brigadas de arsenales.—Los matriculados y carpinteros de ribera que con arreglo á esta disposicion dejen de ingresar en el ejército, quedarán sujetos á servir cuatro años en los buques de la armada desde el primer llamamiento que se haga en su distrito marítimo ú arsenal, segun su clase respectiva, aun cuando entonces no les toque por turno.—Así los matriculados como los carpinteros de ribera que dejen de pertenecer á las matrículas ó brigadas respectivas antes de cumplir la edad de 30 años, quedarán igualmente obligados á estinguir en el ejército el tiempo que les falte para completar cuatro años de servicio á bordo de los buques de guerra ú ocho en los arsenales. —Si la separacion de las matrículas ó brigadas procede de delito ó falta cometida por los matriculados y carpinteros, y no cuentan la edad de 31 años despues de estinguida la pena que se les haya impuesto, estinguirán el tiempo de servicio que les falte del modo que esta ley establece para los que han sido procesados y penados criminalmente.—Así para los matriculados como para los carpinteros de ribera se regulará cada año de servicio á bordo de los buques de guerra por dos en los cuerpos de ejército. *Reales órdenes de 21 de junio de 1851 y 6 de marzo de 1852 mandando observar el proyecto de ley de quintas aprobado por el Senado.*

(3) El señor ministro de Marina trasladó al de la Gobernacion en 28 de junio del año último la real órden siguiente, que con la misma fecha fué comunicada al Director jeneral de la Armada:—He dado cuenta á S. M. de la carta del comandante jeneral del departamento de Marina del Ferrol de 29 de setiembre último, que V. E. ha trasladado á este Ministerio en oficio de 8 de enero del corriente año núm. 29, relativa á la reclamacion que hizo el Consejo provincial de la Coruña del matriculado Carlos Bernabé Fernandez, como quinto por el reemplazo de 1851, y tambien de lo que sobre el particular han informado las secciones de Marina, Guerra y Gobernacion del Consejo Real, segun oficio del Vicepresidente de la primera, de 5 de abril último, que dice lo siguiente:—Escmo. Sr.:—En cumplimiento de lo prevenido en la real órden comunicada por V. E. al secretario jeneral del Consejo en 28 de febrero último, las secciones reunidas de Marina, Guerra y Gobernacion se han enterado de lo espuesto por el Director jeneral de la Armada en oficio de 8 de enero de este año con motivo de la reclamacion que el Consejo provincial de la Coruña ha dirijido al Comandante jeneral de Marina del departamento del Ferrol para que ponga á disposicion del Ayuntamiento de Tente al mozo Carlos Bernabé Fernandez, como quinto del reemplazo de 1851, por no considerarle comprendido en el artículo 66 de la ley vijente, en razon de haberse inscrito en la lista especial de hombres de mar de 15 de noviembre de 1849, hallándose en la edad de diez y ocho años y cinco meses. Si la resolucion de este espediente afectara solo á Carlos Bernabé Fernandez, la cuestion en concepto de las secciones podia resolverse en su favor sin mas que tener en cuenta que en la fecha en que se matriculó estaba vijente la ley de 2 de noviembre de 1837, y que el interesado, para quien la ley no puede tener un efecto retroactivo, no debia esperar entrar en quintas hasta el año 1850. Pero la violenta interpretacion que el Consejo provin-

solo objeto de eludir el servicio militar, se mandaron entregar á la autoridad civil ciertos terrestres que se habian intrusado en la matrícula, sin perjuicio de las penas á que por marina se hubiesen hecho acreedores,

cial de la Coruña ha dado al artículo 66 del proyecto de ley del Senado de 29 de enero de 1850 afecta á toda la clase de matriculados, que de aceptarla se verian privados de una de las prerogativas que en compensacion del servicio que se comprometen á prestar en los buques de guerra les está consignada en el artículo 5.°, título 5.° de la ordenanza vijente para el réjimen y gobierno militar de las matrículas de mar, cuyas disposiciones no fué ni pudo ser el ánimo del Senado revocar y dejar sin efecto. El derecho de los matriculados de ser libres y exentos del sorteo de las quintas y de las levas de jentes que se mandaren hacer para recluta ó aumento del Ejército, consignado en el art. 6.° título 6.°, tratado cuarto de la Ordenanza de Marina de 1748, se ha respetado siempre en cuantas leyes se han venido dictando para el reemplazo del ejército, y con mayor razon, desde que por la Ordenanza de matrículas vijente, los matriculados son tan militares en el ejercicio de su profesion, como pudieran serlo si se encontrasen alistados en cualquier otro instituto del Ejército. Teniendo presente este derecho, la ley de 2 de noviembre de 1837, y lo dispuesto en el artículo 3.°, título 2.° de la citada Ordenanza de matrículas, dispuso en su artículo 63 que para disfrutar los matriculados de la prerogativa de ser escluidos del servicio del ejército, debian acreditar hallarse inscritos en la lista especial de hombres de mar antes de 1.° de enero del año en que se verificaba la quinta. La esperiencia acreditó despues que esta disposicion tenia graves inconvenientes para un número, aunque reducido, de matriculados, á quienes era difícil combinar el cumplimiento de ambas leyes; y con el fin de evitar estos perjuicios á los que aspiraban á seguir la profesion de hombres de mar, ó los abusos que por esta razon pudieran cometerse, el Senado en su proyecto de ley, que es hoy la vijente para el reemplazo del ejército, en razon á lo dispuesto en 18 de junio de 1851 y 6 de marzo de 1852, aprobó el artículo 66 que lo concilia todo de la manera mas conveniente; siéndole tanto mas fácil el hacerlo así, cuanto que la edad que se exije á los mozos para entrar en suerte, es mayor que la que antes se exijia por la ley de 1837, razon por la que pudo ser mas amplio en cuanto al plazo para poderse matricular, y por ello propuso que para disfrutar los matriculados de la prerogativa que la Ordenanza les concede, debian matricularse en el primer año en que les era permitido el hacerlo, es decir, al hallarse en los diez y ocho años, ó antes si por circunstancias particulares del individuo le autorizaban para ello. Si el Consejo provincial de la Coruña hubiera tenido presente las disposiciones de la Ordenanza de matrículas, no hubiera dudado un momento de la verdadera intelijencia del art. 66 de la ley á que debia atenerse para verificar la quinta de 1851, en virtud de lo prevenido en el real decreto de 6 de marzo de 1852. En el espresado artículo se reconoce la exencion de los matriculados en primer término, y no estando derogados, cuando el Senado se ocupaba de este asunto, el 3.°, título 2.°, ni el 5.° título 5.° de la Ordenanza de matrículas, no se puede suponer que en su ilustracion se olvidára de lo que en ellos se dispone, ni que quisiera exijir que el matriculado, para eximirse de servir en el ejercito, se hubiera de matricular precisamente en el momento de cumplir diez y ocho años, único medio que le quedaba para no perder una de sus exenciones, porque el dia anterior no podia hacerlo por regla jeneral, y el siguiente no era ya tiempo, pues has-

6. Admitida la sustitucion en la marina segun se lleva dicho en el núm. 8 de la voz *Convocatoria* pájina 309, es claro puede hacerse sustituir el matriculado que cae quinto, pero como debe prestar su servicio en la Armada y no en el ejército, no podrá presentar á uno que no fuera matriculado, segun se declaró en real órden de 8 agosto de 1853 (7).

7. La obligacion de servir los matriculados en la Armada se entiende solo cuando sean necesarios para el servicio, pues no es el sentido de la ley imponer al Estado el deber de aceptarlos sin necesidad; asi se dijo en real órden de 31 de mayo de 1854 (8).

en quinta, no es redimible, se ha dignado resolver de conformidad con V. E. que no ha lugar á la solicitud de los matriculados de Vinaroz. Lo que de Real órden manifiesto á V. E. para su intelijencia y conocimiento de los interesados, siendo además la voluntad de S. M. que sus indicaciones se tendrán presentes en la revision de la ley de reemplazos del ejército. Lo que traslado á V. E. para su noticia, la de los interesados y circulacion correspondiente en la comprension de ese departamento. Madrid 10 de mayo de 1857.

(7) El señor ministro de la Gobernacion dirije desde San Ildefonso con fecha de ayer al gobernador de la provincia de Alicante la Real órden siguiente: —Enterada la Reina (Q. D. G.) de la consulta elevada por V. S. á este ministerio en 3 de mayo de este año acerca de si deberá admitirse la sustitucion por cambio de número entre los quintos matriculados de marina y los que no se hallen en este caso; S. M., despues de oir el dictámen del Consejo Real, y de acuerdo con él se ha servido resolver que no debe admitirse dicha sustitucion por ser diferente segun la ley el destino de unos y de otros quintos.—Lo que traslado á V. S. de Real órden, para que esta resolucion sirva de regla jeneral en los casos análogos que puedan ocurrir en esa provincia. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 8 de agosto de 1853.—El subsecretario, Francisco Cárdenas.

(8) Escmo. Sr.: — Al señor ministro de la Gobernacion digo con esta fecha lo que sigue: El vicepresidente de la seccion de Estado y Marina del Consejo Real, con fecha 5 de abril próximo pasado me dijo lo siguiente: — Escmo. Sr.: En cumplimiento á lo prevenido en la Real órden comunicada por V. E. al secretario jeneral del Consejo en 29 de diciembre último, esta seccion y la de la Gobernacion se han enterado de lo espuesto por la Direccion jeneral de la Armada en sus comunicaciones de 6, 7, 11 y 12 de noviembre de 1851, números 1136, 1138, 1157 y 1159, con presencia de lo consultado por el Comandante jeneral del departamento del Ferrol, acerca de si los matriculados declarados quintos han de ser remitidos á campaña sin reconocimiento prévio de inutilidad y sin oirles sus exenciones, y si han de enviarse todos aun cuando escedan del pedido de convocatoria. Si los matriculados que están sirviendo por cambio de número y les tocare la suerte de soldados, deberán ser reemplazados por aquellos á quienes sustituyeron y quedan sujetos á servir cuatro años mas, por la sola razon de haberles tocado aquella suerte. Si el Consejo provincial de la Coruña ha podido declarar soldados á los hombres de mar á quienes cupo esta suerte, sin tallarlos ni oir sus exenciones. Y por último si los matriculados que han cumplido su servicio en la Armada por el tiempo de cuatro años que está determinado, pueden ser declarados libres por los ayuntamientos; y las secciones en su vista y con pre-

8. Aun cuando los matriculados estén exentos de entrar en quintas,

sencia de lo informado por las mismas en 8 de julio de 1853 con relacion á lo manifestado por la espresada Direccion jeneral de la Armada en 8 de noviembre de 1852, en solicitud de que se previniera á los ayuntamientos que en los juicios de exenciones para quintas se clasificára á todos los mozos con igualdad fuesen ó no matriculados, entienden: que el ayuntamiento de Ortigueira y el Consejo provincial de la Coruña han podido declarar soldados á los hombres de mar á quienes cupo esta suerte sin tallarlos ni oirles sus exenciones por deberlos considerar útiles para el servicio en el hecho de estar comprendidos en la relacion calificada pasada por el comandante de la provincia al gobernador civil de la misma. Mas, sin embargo, cuando la exencion que alegue el matriculado sea de algun padecimiento físico adquirido despues de formada la mencionada lista ó relacion certificada, el ayuntamiento deberá acorrdar su reconocimiento, con intervencion del jefe de matrícula, como manifestaron las secciones en su citado informe, para que si efectivamente resultase probada la inutilidad, á la vez que sea declarado libre del servicio, se le despida de la matrícula, á la que solo puede pertenecer teniendo la robustez necesaria para el servicio de la Armada, y sin cuya circunstancia no pudo ser matriculado, ni comprendido en la relacion calificada de que se ha hecho mérito.—Los matriculados á quienes corresponde la suerte de soldados, en vez de ser entregados como los demás quintos en la caja de su respectiva provincia, quedan á disposicion de sus jefes naturales para ser destinados á prestar su servicio equivalente en los buques de la Armada, desde el primer llamamiento ó convocatoria que se haga en su distrito marítimo aun cuando entonces no les corresponda por su turno en la matrícula, y el que así se verifique, no impide que para ir el matriculado á campaña tenga lugar su entrega en los términos prevenidos en la ordenanza de matrículas; pues pudiera suceder que el matriculado que estaba útil cuando le cupo la suerte de soldado, se inutilice para el servicio en el tiempo que media desde que quedó á disposicion de su jefe hasta en el que sea llamado: y en este caso no es justo que se exija un servicio que no puede prestar, de la misma manera que no se le exije al que se inutiliza despues de entregado en la caja de la provincia para ser destinado á prestar su servicio en el ejército. Es gratúito suponer que la ley vijente para el reemplazo del ejército al eximir de este servicio á los matriculados, á condicion de prestar otro equivalente, exija que todos aquellos á quienes toque la suerte de soldado en su distrito marítimo, se les haya de enviar precisamente al servicio de los buques de guerra al primer llamamiento ó convocatoria, aun cuando escedan del número pedido por este. Lo que á no dudar exije la ley, es que á estos matriculados se les destine al servicio de los buques de guerra con preferencia á aquellos á quienes corresponda por riguroso turno de antigüedad; pero de ninguna manera perjudicar al Estado, como sucederia si dando una intelijencia equivocada al testo de la ley, se enviaran á campaña á todos en vez de hacerlo solo de aquellos que basten para llenar el número de convocatoria, quedando los demás para cubrir con preferencia un nuevo pedido.—Que los matriculados instituidos deben suplir á aquellos á quienes sustituyen es incuestionable en concepto de las secciones, pues en este sentido está permitida la sustitucion por cambio de número tanto para el servicio del ejército como para el de la Armada: y lo mismo la ordenanza de reemplazos en su artículo 132 que la de matrículas en el 39, títu-

no alcanza su privilejio á eximirse del pago de la contribucion que algunas veces se ha impuesto en Cataluña en vez de las quintas; así se dijo

lo 4.° imponen al instituido el deber de reemplazar al sustituido cuando á este le corresponda la obligacion del servicio. Este deber no pueden ignorarlo los matriculados, pues que se les entera de él al permitirles el cambio de número. Pero no seria contra el espíritu de esta órdenanza que el sustituto á quien cupiese la suerte de soldado pierda el tiempo que llevase servido en obsequio del sustituido, si por la institucion recibió de ésta alguna recompensa ó retribucion, pero no en otro caso. El Senado al aprobar el artículo 67 de la ley de reemplazos no creyó deber hacer mérito de los licenciados de la Armada, como lo hizo de los del ejército; sin duda porque tuvo presente que los matriculados aun cuando lo sean desde la edad de quince años hasta cumplir los veinte no se les puede destinar al servicio, ni se les admite en el mismo aunque se presten voluntariamente á ello, pues hasta cumplir esta edad no se les considera con la robustez necesaria para llenar cumplidamente su compromiso por lo que es muy difícil que á la edad en que por su órden regular deben los matriculados entrar en quintas, hayan hecho una campaña. Mas, sin embargo, como por difícil que sea no es imposible que suceda en vista de lo dispuesto en el artículo 7 de la citada ley de reemplazos con respeto á los que no teniendo 25 años cumplidos no hubiesen sido comprendidos en el alistamiento de los años anteriores, en cuyo intermedio pueden haber hecho una campaña, parece justo que acreditándolo no se les obligue hacer otro interin no les corresponda por antigüedad. Todo lo que con devolucion del espediente tengo el honor de poner en conocimiento de V. E. para la resolucion de S. M.—El dictámen de las espresadas secciones de Marina y Gobernacion del Consejo Real de 8 de julio del año próximo pasado que las mismas citan en el preinserto, se trasladó á ese ministerio por este de mi cargo en 27 de octubre del propio año manifestándole la conveniencia de que se adoptase la medida propuesta por dichas secciones, reducida á que se prevenga á los ayuntamientos que aun cuando por regla jeneral no deben oir las escepciones que alegan los matriculados en los juicios de esta, pues basta considerarlos útiles para el servicio que están obligados á prestar el estar comprendidos en la lista ó relacion prestada por la respectiva autoridad de marina, no obstante cuando la escepcion que aleguen sea por efecto de padecimiento físico adquirido despues de formada dicha lista deberán acordar su reconocimiento y verificarse este con intervencion de la autoridad de marina respectiva, y si con efecto resultare probada la inutilidad del mozo para uno y otro servicio, se declare libre llamando en su reemplazo al que le siga en su número, dándole conocimiento de esta determinacion al comandante de marina de la provincia respectiva, pero que el mozo declarado inútil sea despedido desde luego de la matrícula, pues solo siendo útil para el servicio de los buques de guerra se le exime del de el ejército cubriendo plaza. Enterada S. M. de todo se ha servido resolver que en vista de que aun no se ha recibido contestacion á la citada Real órden de 27 de octubre último, que traslado á V. E. como de su Real órden lo verifico el nuevo dictámen emitido por las espresadas secciones recomendándole la conveniencia de que adopte la medida propuesta por las mismas respeto de las escepciones que aleguen los matriculados, por padecimiento físico adquirido despues de las listas que pasan los comandantes de marina á los gobernadores civiles de las provincias, pues que los otros puntos consul-

en real órden de 30 de enero de 1851 (9). Se fundará esta disposicion probablemente en que la contribucion en tales casos la satisfacen todas las clases, y no precisamente la que hubiera debido sufrir los efectos del sorteo militar y bajo este concepto ha de considerarse como una derrama jeneral.

9. Es lícito á cualquier matriculado sentar voluntariamente plaza de soldado, mientras no estuviere embargado ni convocado para campaña, pues en este caso es preferente el servicio de la Armada, ya que con anterioridad se habia obligado á él en el hecho de matricularse así lo establece el art. 16, tít. 5, Ord. de Mat. (10).

tados á que se refiere el propio dictámen últimamente emitido por dichas secciones son de la esclusiva competencia de este ministerio de mi cargo por el que quedan definitivamente resueltos segun el parecer de las mismas secciones, con el cual ha tenido á bien S. M. conformarse. Lo que traslado á V. E. de igual Real órden, en contestacion á los oficios citados y para su circulacion y demás efectos consiguientes.—Madrid 31 de mayo de 1854.

(9) Escmo. Sr.:—El Subsecretario del Ministerio de la Gobernacion del Reino, con fecha 23, dijo á mi antecesor lo que sigue:—Escmo. Sr.:—El señor Ministro de la Gobernacion del Reino dijo al Gobernador de Barcelona en 23 de noviembre último lo siguiente:—Las secciones de Guerra y Gobernacion del Consejo Real han espuesto á este Ministerio en 8 de octubre último lo que sigue:—Para dar cumplimiento á la real órden de 27 de diciembre de 1849 y con vista de los nuevos documentos remitidos por la de 7 de mayo último, han vuelto á examinar estas secciones el espediente de competencia suscitada entre el comandante de Marina de Mataró y el Ayuntamiento de la misma ciudad en la provincia de Barcelona, acerca del pago de la contribucion de quintas atrasadas de los años 46, 47 y 48, repartida á los matriculados de Marina de aquel Distrito. Segun se ve de los últimos documentos remitidos en la mayor parte de los pueblos del litoral donde se ha practicado el repartimiento de que se trata en este espediente, se ha verificado gravitando sobre los vecinos sin escepcion de fuero alguno, siguiendo las bases que el Jefe político de Barcelona sentaba en la comunicacion que las secciones tuvieron á la vista la vez primera que se ocuparon de este asunto. Así pues, tanto porque la mayoría resulta en favor de lo que queda indicado, cuanto porque en la citada comunicacion está la cuestion tratada con toda la estension que es de desear, las secciones sin tener que añadir nada se adhieren al dictámen del mencionado Jefe político y opinan que los matriculados de Mataró deben contribuir al pago de las quintas atrasadas de 46, 47 y 48. Y habiéndose dignado resolver S. M. como proponen las mencionadas secciones en su precedente dictámen, lo trasladó á V. S. de real órden para su cumplimiento y efectos correspondientes. Madrid 30 enero de 1851.

(10) Art. 16. El matriculado que tomare partido en cuerpo de mi ejército ó armada, se restituirá á su matrícula concluido el tiempo de su empeño, á menos que al contraerlo estuviese en servicio de mis bajeles ó arsenales, ó convocado ó embargado para ellos; pues en este caso, se delatarán y entregarán inmediatamente, sin que el cuerpo en que sentó indebidamente la plaza pueda pretender que se le subsanen otros gastos que aquellos que por ser de la cuenta particular del individuo, hubieren de constar en su libreta, no retardándose con motivo del pago

R.

RAÑA. Arte muy sencillo para la pesca del pulpos en los fondos de roca. Por lo comun se dedican á ella los marineros ancianos que no pueden ocuparse en faenas mas pesadas. Acerca el uso de este arte se leen diversas prevenciones, en los arts. 1 al 6, tít. 1, trat. 12, Ord. Gen. de Pesca (1).

RAPETA. Especie de red para pescar sardinas conocido con este nombre en las costas de Galicia. El art. 10 de las Ord. de pesca de Pontevedra (1) prefija las dimensiones y cualidades de esta red, pero habiéndose introducido varias alteraciones perjudiciales se corrijieron por los arts. 1 al 20, tít. 1, trat 3, Ord. Gen. de Pesca (2).

la entrega; entendiéndose entre sí los cuerpos sobre intereses, despues de facilitarse desde luego recíprocamente los individuos reclamados con razon: en cuyos asientos se cargarán los gastos que hubiere suplido mi real hacienda. *Tít.* 5, *Ord. de Mat.*

(1) Art. 1.° Para la pesca del pulpo, son artes necesarios la *raña*, *garaceta*, *vicheiro* y otros; pero por verificarse la cria en marzo, abril y mayo, cesará el uso de ellos, y de cualquiera otro instrumento equivalente.

Art. 2.° La *raña* fuera de la temporada de veda, solo ejercerá su pesca en la costa, bajo la pena de perderla, y lo que con ella se hubiere pescado, cuyo valor se repartirá entre los pobres del gremio.

Art. 3.° La *garaveta* no ha de estar armada con mas de un solo gancho, el cual tendrá á lo menos una pulgada de vuelta, y el que faltare á esta ley, pierda el arte y lo que pescáre con él, cuyo producto se repartirá en la forma prescrita en el artículo anterior.

Art. 4.° En los tres meses de veda referidos se ejercerá la pesca de pulpos, únicamente llevando un cangrejo al estremo del sordel.

Art. 5.° En el propio tiempo de veda, solo se pescarán *pulpos* echando en lugar del *cangrejo* una *espiga de maíz*, ó bien *choco*, *centolla* ú otro cebo semejante.

Art. 6.° En el modo de partir la pesca se continuará la costumbre establecida; con tal de que no haya perjuicio ó se introduzcan abusos, que en tal caso debe correjirlos el celo del juez de marina. *Tít.* 1. *Trat.* 3, *Ord. Gen. de Pesca.*

(1) Art. 10. Item, se declara que tambien se usa pescar en esta provincia con unos instrumentos, que llaman *sacadas*, *pequeñas*, *rapetas*, ó *traiñas* con que sacan *sardinas*, *chochos*, *besugos*, *fanecas*, *barbos*, *lenguados*, y otros pescados de este jénero; y estos instrumentos se deben componer de seis redes *jeiteras*, y de las mismas *ciento* y *cincuenta* mallas, y de *doce* á *trece* brazas de largo, y la malla que se pueda entrar por ella dos dedos regulares de un hombre, con *seis* á *siete* cuerdas por banda, de *treinta* brazas de largo cada una. *Ord. de Pontevedra de* 1.° *de abril de* 1850.

(2) Art. 1.° Las redes nombradas *rapetas* podrán usarse con *cope* ó sin él; pero observarán en cuanto sea posible las reglas prescritas para el arte de *Jeito*. Trat. 1. Tit. 2.

RAPETON. Nombre aumentativo de rapeta que se dá á un arte en las costas de Galicia, que sobre ser de la misma figura y aplicarse como aquella para la pesca de sardina consta de ciento cinco á ciento veinte

Art. 2.° Todos los pescadores que hicieren compañía para ejercer semejante pesquera, concurriendo con un mismo número de redes, repartirán la pesca que cojieren por partes iguales; pero habiendo variedad en esta parte, se observará el órden proporcional.

Art. 3.° No se permitirá por pretesto alguno el uso del *valo* prohibido por el trat. 8, tit. 1. artíc. 3 y 4 de estas ordenanzas á otras varias redes.

Art. 4.° El primer barco de *rapeta* que llegare á pescar en paraje oportuno, tomará puesto para un lance solo: le sucederá en él, el segundo, y á este tenor los demás, hasta que todos los barcos que hubiere allí hayan echado su lance, en cuyo caso volverá á principiar la primera red que empezó á pescar.

Art. 5.° Cuando sucediere, que casi á un mismo tiempo llegaren dos barcos á un propio paraje, corresponde el lance primero, al que una vez entrado en el término, haya echado antes el *resón*.

Art. 6.° Si se diere caso de llegar á un sitio dos barcos de *rapeta*, y al propio tiempo soltaren en el ambos el *reson*, y por esta igualdad de acsion los patrones no se convinieren amigablemente, echarán suertes con que se decida la primacia.

Art. 7.° El barco á cuyo favor decidiere la suerte, permanecerá en la situacion que le corresponda esperando su primer lance, pero si el otro, ú otros que sucesivamente vinieren, se dedicaren (hasta que les llegue el turno respectivo de echar sus *rapetas á descubrir sardina*, lo ejecutarán, saliendo sin causarle perjuicio.

Art. 8.° Los barcos que en semejantes ocasiones salgan, podrán volver á ocupar el puesto que les correspondió en la suerte para echar su red, como en el intermedio no hayan acudido otros al mismo paraje, los cuales deben pescar antes que ellos.

Art. 9.° Si los barcos que se dirijen á descubrir sardina, la viesen hácia otras playas, y en ellas hubiere otros al mismo fin, no alterarán el órden de lances que tengan entre sí, y se colocarán de modo que puedan echar el suyo despues de todos los que estaban allí.

Art. 10. Cuando hubiese abundancia de sardina, en cuyas ocasiones suelen estos peces rebasar por un lado ú otro de la *rapeta* que está redando, es obligacion del patron del barco de ella avisar al que se le sigue, para que no se detenga en echar su lance, á fin de aprovechar el tiempo cojiendo la que se escapa.

Art. 11. El patron que haya sido llamado en semejante caso, procurará echar su red con precaucion para que por causa del viento ó la corriente, no ocasione perjuicio á la pesca, que el que le avisó está haciendo.

Art. 12. Si sucediere, deberá satisfacerle cuantos daños causare, aunque alegue haber sido involuntariamente.

Art. 13. Si dos *rapetas* hicieren entre sí compañía, cada uno de sus barcos guardará el órden del turno que le hubiere cabido, respecto á los demás que estuvieren pescando en el propio paraje.

Art. 14. Si al patron del barco que llegó primero no le acomodare echar la *rapeta*, y el segundo que llegare, viendo señales de sardina le insta por tres veces lo ejecute, y lo rehusa; podrá este desde luego tender su red.

brazas de pierna ó banda con copegadura y quince de ancho. Respeto al uso de este arte debe estarse á lo dispuesto en los arts. 15 al 18, tit. 3, trat. 3, Ord Gen. de Pesca (1).

RASCA. Las redes comprendidas bajo este nombre y los de rasco, rasgo, racira, rasguiño y otros en las costas de Galicia se forman de va-

Art. 15. El patron neglijente, que en semejantes casos promueva disputa, ó impidiere el calamento del segundo, sufrirá la pena de diez ducados de multa, que se repartirán entre los pobres del gremio.

Art. 16. La variedad de nombres en un propio arte, no debe alterar el uso establecido ó antigua costumbre de cada puerto respectivamente á la pesca de *rapeta*, que ha de continuar sin esclusion de aquellos en que dicha red se denomina *sacada de van* con *cope*.

Art. 17. Lo mismo debe entenderse aunque se apliquen á la *rapeta* los nombres de *sacada pequeña*, ó *traiña pequeña*, lleve ó no *cope*, como asimismo el resguardo de la *calza de beta*, en el concepto de que todo pescador se arreglará á las costumbres del puerto en que ejerciere su oficio.

Art. 18. En los puertos en que hasta ahora no se haya usado de *cope* en las *rapetas*, no se ha de permitir; á menos de que el gremio de pescadores de un acuerdo lo establezca para uso comun por mejoría ó conocida ventaja.

Art. 19. La *rapeta*, por órden jeneral, no obstante la variacion observada en muchos puertos, no debe esceder de ochenta brazas. La malla mas estrecha ha de ser á lo menos del diámetro de una pulgada: y se prohibe el uso de estas redes en los meses de marzo, abril y mayo.

Art. 20. Continuarán sus respectivas pesqueras segun costumbre las redes nombradas tambien *rapetas ó sacadas pequeñas* con *cope*, que se arman con piezas de red de *beta*, cuya malla consta de tres pulgadas. *Tít.* 1, *trat.* 3, *Ord. Gen. de Pesca.*

(1) Art. 15. Continuará sin alteracion en principio de enero de cada año la costumbre de formar compañía entre sí los pescadores para pescar sardina, con la red nombrada *rapeton*, supuesto concluye entonces la temporada de las que para la propia pesquera, se conocen con los nombres de *cedazo* y *traiña*, siempre que de este uso no resulten graves y notorios perjuicios á los gremios.

Art. 16. Aunque la duracion de esta pesquería no debe esceder del mes de junio; si conviniere, se restrinjirá ó ampliará el término de ella, con tal de que no se perjudique la oportunidad de la estacion para los aprovechamientos de pesca con otros artes.

Art. 17. Los pescadores que formaren compañía concurriendo con un mismo número de piezas de red para el *rapetón*, han de percibir de la pesca á partes iguales: y no verificándose aquel, se adjudicará á cada uno proporcionalmente la respectiva al número de piezas con que haya contribuido.

Art. 18. El marinero empleado en la pesca del *rapetón*, que haya de transferirse al servicio de los reales bajeles, y tenga ocupado tambien en los barcos de ella un hijo aunque sea de corta edad, se le ha de dar en representacion de su padre, el quiñon perteneciente al número de piezas de red con que contribuyese. *Tít.* 3, *Trat.* 3, *Ord. Gen. de Pesca.*

rias piezas consta cada una por lo comun de treinta brazas de largo y tres de ancho, y el diámetro de la malla es muy vário.

2. Estas redes pueden ser perjudiciales si en la temporada de la pesca de la sardina se permite su calamento en las ensenadas y conchas donde existen dichos peces. Para precaver estos y otros males se dictaron diversas disposiciones en los arts. 1 al 6, tít. 2, trat. 2, Ord. Gen. de Pesca (1).

REBENQUE. Látigo hecho de cuero ó cáñamo embreado. Con rebenque solo puede castigarse al marinero, pero no al soldado, segun lo declara el art. 180, tit. 1, trat. 5, Ord. Gen. de la Arm. Nav. (1). Véase *Penas* y *Palos*.

RECLUTAR. Los oficiales de marina que sobornaren soldados de otros cuerpos para que sirvan en los suyos pierden el empleo, é igualmente si violentan ó engañan alguno para el efecto En cuya materia no

(1) Art. 1.° Las artes de malla grande, conocidas con varios nombres para la pesca de fondo como *rascas*, *rasgos*, y otros semejantes, se han de usar fuera de puntas de los puertos, rias y ensenadas en parajes de roca, en las temporadas de la pesca de *sardina*.

Art. 2.° Guardarán asimismo en otras ocurrencias adaptables las reglas prescritas en el tit. 1 de este tratado.

Art. 3.° Estas redes aplicadas en marea al atajo firme ó permanente de caño, canal, ó brazo de mar, han de observar las reglas que se prescriben en el trat. 7, tít. 2.

Art. 4.° No se permitirán en caño ó brazo que hubiese navegacion de pasaje ó tráfico, si impiden el libre curso de las embarcaciones, á no estar caladas de modo que puedan arriarse ó aflojarse por uno de sus cabos.

Art. 5.° Los barcos navegantes por su parte procurarán evitar todo daño, no rompiendo por medio de la red: y si avisándoles los pescadores con tiempo, le causaren, ha de ser de cuenta del patron el resarcimiento.

Art. 6.° Dentro de los puertos y rias en que hubiere que atajar algun caño con las rascas, no se permitirá que para asegurar la parte inferior se apliquen piedras de crecido tamaño: solo serán tolerados semejantes *atajos*, poniendo en lugar de ellas *rosones*, ú otros cuerpos de hierro equivalentes: con lo que se precaverá el daño que de lo contrario resulta al fondo de las embocaduras de los brazos de mas ó caños. *Tit.* 2. *Trat.* 2, *Ord. Gen. de Pesca.*

(1) Art. 180. En los castigos de baquetas usará la tropa del correaje de sus fusiles como en tierra, formándose en dos filas ó rueda segun la capacidad en el alcázar ó combés, entendiéndose por una carrera la formacion de treinta hombres, y arreglándose á este respeto el número que se prefije de aquellas: pena que tampoco podrá verificarse sin presencia del oficial, aunque no haya subalterno de la guardia que tome las armas con la tropa, ó que no le pida el corto número de esta: y por motivo alguno podrá castigarse al soldado con rebenque ni en cañon. *Tit.* 1. *Trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

deben obedecerles sirviéndoles de apoyo sus inferiores, á tenor de los arts. 2 y 3, tít. 9, trat. 8, Ord. de la Real Arm. (1).

RECONOCIMIENTO. Siendo libre el mar, ninguna nacion puede ejercer dominio de ninguna clase sobre las naves de otra; no obstante el derecho público europeo admite el principio de que un buque de guerra, ya sea en su territorio marítimo ó en el ajeno ó en plena mar, puede visitar los mercantes que avistare. En tiempo de guerra la necesidad de asegurarse que la nave no es enemiga y de que siendo neutral no trae contrabando de guerra, autorizan este principio, y en el de paz, aun cuando ocurrirá con menos frecuencia, el deber en que están los buques de guerra de perseguir á los piratas entraña como necesaria consecuencia la de visitar ó reconocer los buques mercantes.

2. La visita debe practicarse sin usar de violencia, procurando en lo posible no ocasionar perjuicio ni atraso en el viaje bajo la responsabilidad del comandante del mismo, esceptuando solo el caso en que la nave de comercio se resistiera á sujetarse á este regular exámen, en cuyo caso podria usarse de la fuerza, y si se defendia apresarla, conforme lo autorizan los arts. 1, 2 y 3, tít. 5, trat. 6, Ord. de la Real Arm. (1). No basta

(1) Art. 2.° Prohibo á los oficiales de marina, pena de privacion de empleo, admitan para sus compañías soldados de otros cuerpos regulares, ó de milicias, conociéndolos por tales: y mando á los sarjentos, soldados, y otros dependientes de la Armada, que á los superiores que les mandaren sobornar jente de otros cuerpos no obedezcan; pues quedarán sujetos, sin que se les admita disculpa, á las penas que en el título 4, tratado 5 de estas ordenanzas, se señalan á los que se emplearen en el soborno.

Art. 3.° Prohibo asimismo á los oficiales y otros cualesquiera individuos de la Armada violenten persona alguna á servir en la tropa, pena de privacion de empleo: como tambien que la engañen, prometiendo mayor paga, ó ventajas que las señaladas en los reglamentos, pena de que se les obligará á satisfacer á su costa los daños que resultaren del engaño, y de mayor castigo segun conviniere. *Tít. 9, Tratado 8. Ord. de la real Armada.*

(1) Art. 1.° Las escuadras y bajeles de guerra de mi armada, en cualesquiera mares que naveguen, podrán reconocer las embarcaciones de comercio de cualquiera nacion, obligándolas á que manifiesten sus patentes y pasaportes, papeles de pertenencia, y fletamento del buque, conocimientos de la carga, diarios de la navegacion, y listas de los equipajes y pasajeros; para asegurarse por este medio de estar proveidas de los requisitos necesarios para no embarazarles su libre navegacion.

Art. 2.° Véase en la nota 1, páj. 688.

Art. 3.° Los comandantes de escuadras y bajeles sueltos, serán responsables de las demoras ó perjuicios que ocasionaren, deteniendo sin fundado motivo, embarcaciones pertenecientes á vasallos míos, ó á naciones aliadas y neutrales; y á fin de que puedan conocer la validacion de las patentes, y asegurarse de que no son falsificadas; mando, que en las secretarías de los comandantes de departamentos,

para librarse del reconocimiento que el buque arbole pabellon estranjero, pues que con esa fácil precaucion todos podrian evitar los efectos del mismo; importa sí que por la posibilidad de que lo sea se obre con todas las consideraciones y miramientos que exije el súbdito de una nacion amiga al que se molesta por sospechas en las cuales no le cabe ninguna parte.

3. Á las naves que presentaren sus papeles en regla, mientras no se hallen por sus circunstancias comprendidas en alguno de los casos que se esplican en la voz *Presas*, se las dejará navegar libremente aun cuando se dirijan á puertos enemigos, y de ningun modo, segun ya se deduce de los principios arriba enunciados, sea la nave nacional ó estranjera se la puede exijir derecho alguno á título de reconocimiento; así lo prescriben los arts. 14 y 15, tít. 5, trat. 6, Ord. de la Real Arm. (2). Véase *Mar, Negros*, y el art. 17, de la nota 2, en *Marruecos*

RECURSOS. Véase *Solicitudes*.

RED DE ATAJO. Arte el mas sencillo y fácil de cojer peces en las costas donde haya flujo y reflujo y la disposicion local lo permita, como en la angostura ó estrecho de caño ó pequeño brazo de mar, porque se atraviesa ó cierra la embocadura ó parte mas estrecha de dichos parajes antes que la marea quiera principiar á vaciar con la red de que nos ocupamos, y toda la pesca que entra en aquel seno al faltarle el agua queda atajada y detenida.

2. Son varias las clases y nombres de estas redes y sobre su uso hablan las Ord. Gen. de Pesca en los arts. 1 y 2, Tit. 1, Trat. 7.° (1) con el

se tengan ejemplares exactos de las que á sus súbditos acostumbran dar los príncipes y estados independientes de Europa: y que de ellos se dén copias á los comandantes de las escuadras y bajeles, especialmente siendo su destino á hacer el corso, ó cruzar sobre algun paraje. *Tít. 5, Trat. 6, Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 14. Las embarcaciones que presentaren de buena fé sus patentes y conocimientos de carga y fletamento, se dejarán navegar libremente, aunque vayan á puertos enemigos, ó de estos á otros cualesquiera, como en ellos no haya cosa sospechosa, ó lleven jéneros de contrabando; en los cuales deben comprenderse todos los comestibles, de cualquiera especie que fueren, con destino á plaza enemiga que estuviere bloqueada por mar ó tierra.

Art. 15. Prohibo á los comandantes, oficiales de guerra, ministros y otros individuos de guerra y mar de mi armada, que obliguen á los capitanes ó equipajes de las embarcaciones que reconocieren, á que les contribuyan cosa alguna, ó permitan se les haga estorsion, ó violencia, pena de privacion de empleo, y de castigo ejemplar, que se estenderá hasta el de muerte, segun el caso lo pida. *Tít. 5, Trat. 6, Ord. de la Real Arm.*

(1) Art. 1.° No se permitirá la frecuencia escesiva de pescar con estas redes, y solo podrán armarse una ú otra vez en las playas donde no se siga perjuicio.

Art. 2.° En los meses de marzo hasta mayo inclusive se abstendrá de pescar ab-

preciso objeto de la comun utilidad de los pescadores y fomento de las pesquerias.

RED DE Á PIÉ. Arte de poca importancia cuyo objeto es pescar en las orillas sin embarcacion, á cuyo efecto dos ó mas pescadores se meten en el agua hasta los pechos para tirar de ella, y rastrear ó barrer las playas arenosas que lo permitan. Son de diversas clases segun las costas en que se usan. Para precaver los daños que de las mismas pudieran orijinarse se toman varias disposiciones en los art. 1 al 10, tit. 6, trat. 4, Ord. Gen. de Pesca (1).

solutamente, bajo la pena de perder las redes, cuyo producto se repartirá entre los individuos pobres del gremio. *Ord. Gen. de Pesca Tit. 1, Trat. 7.*

(1) Art. 1.° En los parajes en que redaren las *jábegas*, *boliches* y otras redes de esta especie, no se permitirá el uso de las *redes de á pié* por el embolo que causan; pero no se impedirá la pesca de ellas, siempre que la emprendan á larga distancia en que no puedan ocasionar perjuicio.

Art. 2.° En la pesca de las *redes de á pié* (como en todas las que no cabe sujecion al órden de suerte) el que llegue primero al puesto ó paraje permitido, le disfrutará sin impedimento.

Art. 3.° Cuando sucediere encontrarse dos *redes de á pié* en un mismo pescadero, procederán empezando á redar juntas, tirando una á derecha y otra á izquierda, siguiendo la orilla segun la estension de la playa.

Art. 4.° Si se hallaren inconvenientes en uno ú otro paraje para la ejecucion de lo que previene el artículo antecedente, pescarán de comunidad ó compañía, y dividirán la pesca que se cojiere á partes iguales.

Art. 5.° No obstante la variedad de tamaños de las *redes de á pié*, y la diferencia de nombres; como que se usen sin copo ó con él: todas han de arreglarse á lo que previenen estas ordenanzas.

Art. 6.° La pesca que se cojiere con *red de á pié* se ha de repartir en tres porciones: el dueño de la red percibirá una parte, y las dos restantes han de ser para los dos pescadores que la hayan desempeñado.

Art. 7.° No se permitirá en modo alguno el uso de dichas redes, sino á los pescadores matriculados: cualesquiera que no lo fuere, y se le aprehenda pescando con barco ó sin él, se le embargará la red y peces que haya cojido, y el barco si le hubiere, vendiéndolo todo públicamente al que mas diese, y su importe se repartirá entre los pobres del pueblo.

Art. 8.° Al que reincidiere, se le exijirán además veinte ducados de multa, á cuyas cantidades se dará igual destino.

Art. 9.° Tampoco se permitirá que los pescadores matriculados usen de las *redes de á pié*, rastreando ó barriendo con embarcaciones á la vela, ni al remo.

Art. 10. Si alguno incurriere en dicho esceso, perderá los barcos, la red y lo que haya pescado; y en la reincidencia, además de la pérdida de las embarcaciones, arte y pescado en los términos que quedan prescritos en el artículo anterior, se le exijirán veinte ducados de multa: que todo reducido á moneda, se ha de repartir entre los pobres del gremio de jente de mar matriculada. *Tít. 6. Trat. 4, Ord. de Pesca.*

REEMPLAZO. Véase *Quintas* y *Convocatoria*.

REJISTRO. Para dificultar el contrabando y defraudacion, la lejislacion de rentas ha establecido el sistema de los rejistros ó sean documentos que justifican los jéneros ó efectos que componen el cargamento de una nave y los puntos á que se dirije. Tocante al modo con que deben abrirse en los consulados, notas que deben dar los cargadores, contenido de las mismas, entrega de aquellos á las autoridades de hacienda á la llegada de los buques á puertos de España, véanse los art. 1 al 9 y 12 al 15 de las Ord. Generales de la renta de Aduanas, mandadas observar por Real órden de 10 de setiembre de 1857 (1). Las penas

(1) Art. 1.° Los cargadores de mercancías en el estranjero presentarán al cónsul español notas duplicadas y sin enmienda, en idioma castellano, de las que quieran embarcar, espresando el nombre del buque, el de su capitan ó patron; nacion á que pertenezca; puerto de su destino; clase de fardos, cajas, barriles y demás bultos que remitan; sus marcas y números; clase, calidad y cantidad, en letra y no guarismo, de las mercancías que contenga cada bulto, las cuales habrán de designarse bajo la nomenclatura espresada en el arancel; su peso bruto, con arreglo á los tipos castellanos; personas á quienes van dirijidas; si son del mismo país ó de otro, citando cual sea; y concluyendo con asegurar que lo espuesto en la nota es el verdadero contenido de los cabos, sin que en ellos haya otra cosa: en el concepto de que deberán ser tantas notas duplicadas cuantos sean los dueños ó consignatarios á quienes vayan dirijidas las mercancías.—Si se trata de artículos que tienen fijado en el arancel el tanto por ciento que debe descontarse como tara, ó de efectos para cuyo adeudo segun el mismo documento se incluye el peso del envase, no se espresará el peso limpio.—Los cónsules no darán curso por ningun concepto á las declaraciones que presenten los cargadores de buques, si no están exactamente arregladas á lo prevenido en este artículo; en la intelijencia de que de los recargos de derechos y comisos que se impongan, por defectos en la documentacion consular, serán responsables los mismos cónsules para con los interesados.—Los cargadores, al presentar las notas duplicadas, satisfarán por las que comprendan desde uno á seis cabos, tres francos; si los cabos pasan de seis y no llegan á trece, pagarán cinco francos; y desde trece en adelante, cualquiera que sea el número de cabos, satisfarán diez francos.

Art. 2.° Se pondrá numeracion correlativa por buques á estas notas; pero las dos de cada interesado la tendrán igual ó sea duplicada.—Se formarán en el consulado dos facturas de ellas por órden correlativo de números, las cuales contendrán un estracto de las notas de los cargadores en que conste únicamente el número, clase, marcas y peso bruto de cada bulto y la clase jenérica de las mercancías que comprenda. Con una de las facturas y un ejemplar de las notas, queda constituido el rejistro del buque, que se entregará al capitan ó patron del mismo, en un pliego cerrado y sellado, para que lo conduzca y entregue al administrador de la aduana del puerto adonde vaya dirijido.—Estos pliegos numerados correlativamente cada año, se cerrarán con lacre, en el que se imprimirá el sello del consulado, y además otro igual al anterior, pero de tinta, colocado de modo que quede estampada la mitad en cada lado del doblez del sobre. A continuacion espresa-

para los transgresores á las medidas rentísticas establecidas en punto

rá el consul el dia de la entrega del pliego al capitan del buque, y rubricará esta nota.—Los capitanes ó patrones pagarán por la formacion de cada rejistro diez francos.

Art. 3.° En el mismo dia en que se forme el rejistro lo noticiará el cónsul á la Direccion jeneral de Aduanas, espresando haberlo entregado al capitan, y remitiendo un ejemplar de las facturas.—Si el capitan recibiere carga para varios puertos del reino, se formarán tantos rejistros cuantos sean los puertos para los que conduzca carga; y con la oportuna separacion se darán iguales avisos á la Direccion de la renta.—En el consulado se archivará y custodiará en carpetas, y con distincion de buques, una de las notas presentadas por los interesados, por si fuese necesario alguna vez confrontarlas ó reconocerlas.

Art. 4.° Los cargadores podrán exijir que á su presencia se confronten sus notas con las facturas que formen los cónsules; cuyos funcionarios, antes de formalizar el rejistro deberán anunciar, por un aviso fijado en el consulado, el dia en que haya de recojerse dicho documento.—Despues de cerrado y entregado el rejistro al capitan ó patron, no se admitirá á los interesados en la carga reclamacion alguna, á no ser que por fuerza mayor se detenga la salida del buque, en cuyo caso podrán aquellos solicitar en los consulados la apertura del rejistro para el desembarque del todo ó parte de las mercancías. Para ello deberá acreditarse, por certificacion de la autoridad de marina, que la detencion del buque ha sido ocasionada por avería, embargo ú otro suceso imprevisto, ó que habiendo salido volviese al mismo puerto por arribada forzosa. En cualquiera de estos casos harán los cónsules las anotaciones oportunas en los rejistros, dando parte á la Direccion del ramo.

Art. 5.° Donde no haya cónsul ó vicecónsul, los cargadores remitirán sus notas al que resida mas cerca, y de él recibirán los capitanes ó patrones los rejistros; en el concepto de que no serán admitidas las mercancías procedentes del estranjero que carezcan de los requisitos espresados anteriormente, sin que preceda el pago de la cantidad señalada en el artículo 423.

Art. 6.° Los cargamentos que procedan de puertos estranjeros donde no haya ajentes consulares, ni aun á la distancia de treinta kilómetros, podrán traer solo una nota del cargador visada por la autoridad local; acompañando á ella los capitanes el manifiesto ó documento de salida, espedido por el administrador de la aduana de donde procedan, y si no la hubiese por la municipalidad.

Art. 7.° Cuando los buques vengan cargados de solo guano, y procedan directamente de los puntos productores, se exijirán los derechos por la cantidad que aparezca del reconocimiento, sin necesidad de documentacion consular, ni otra alguna mas que el manifiesto del capitan.

Art. 8.° Los capitanes ó consignatarios de buques que, con cargamentos para puertos estranjeros, se presenten en los de la Península de tránsito y en busca de mercado, podrán despacharlos de entrada sin el requisito del rejistro consular, siempre que concurran las circunstancias siguientes: — 1.ª Que se trate de cargamentos completos de un solo artículo, debiendo adeudarse la totalidad.—2.ª Que los buques procedan esclusivamente de América ó Asia.—3.ª Que los efectos sean solo cueros, maderas, duelas, palos tintóreos, carbon de piedra ó astas de buey.—4.ª Que sean producto del país de la salida del buque y la navegacion directa.—

5.ª Que el capitan del buque conductor entregue en las aduanas del reino el manifiesto de embarque espedido en el estranjero por la del punto de procedencia, visado por el cónsul.

Art. 9.° Los cargamentos de bacalao que se conduzcan directamente de las pesquerías de América en buques españoles, podrán dirijirse á los puertos de la Península en busca de mercado : mas para que pueda verificarse en ellos el despacho, será indispensable que el capitan venga provisto del correspondiente rejistro consular; cuyo documento se cancelará, si le conviene continuar al estranjero, en la administracion de aduanas donde esta declaracion se haga.

Art. 12. Todo capitan ó patron de buque procedente del estranjero, está obligado en el acto de ser admitido á plática á entregar al administrador de la aduana el pliego ó pliegos del cónsul. Si no lo verificare, incurrirá en la pena que señala el artículo 424 segun los casos.—Dicho jefe no abrirá mas que el pliego que le vaya dirijido, devolviendo los restantes al capitan. Sucesivamente se hará lo mismo en los demás puertos hasta que concluya la descarga.

Art. 13. Si los remitentes, dueños ó consignatarios, dieren órdenes para que en los puertos intermedios se despachen algunos de los cabos, podrá verificarse, siempre que en cada punto se practique el despacho del contenido completo de una ó mas notas de los cargadores. Con este objeto se presentarán los rejistros al administrador de la aduana, quien estraerá las notas respectivas, haciendo el apunte correspondiente en la factura del consul. Cerrado y sellado de nuevo el rejistro, se devolverá al capitan, dando cuenta á la Direccion jeneral, y el oportuno aviso al administrador del puerto adonde el buque vaya destinado.—Podrá sin embargo, cuando el cargamento conste de una sola clase de mercaderías, despacharse una parte del contenido de la nota del cargador que constituya el rejistro. En este caso se hará la baja en la factura consular y nota del cargador, y quedará en la administracion copia certificada por el contador, dándose aviso á la Direccion jeneral. En el último punto de descarga se jirará la cuenta; y en el caso de hallarse diferencias se procederá á lo que haya lugar.

Art. 14. Llegado el buque conductor de las mercancías al punto adonde estas fueren destinadas segun el rejistro consular, no podrán conducirse sin que preceda su despacho á otros del reino ó del estranjero, á no ser que entren en el depósito.—Se permitirá sin embargo, á los consignatarios dirijir á los puertos de la Península en que consideren haya mejor mercado, las mercancías que les hayan sido consignadas en las notas de los cargadores y manifiestos de los capitanes, siempre que pertenezcan á las especies de bacalao, cacao, cueros, carbon, pimienta, duelas y maderas, y procedan directamente de los países productores. Para que tenga efecto esta concesion, es indispensable que el consignatario lo solicite por escrito del administrador de la aduana, espresando las causas y obligándose con otro comerciante de arraigo, que tambien firmará la solicitud, á presentar en un término prudente, á juicio de aquel jefe, una certificacion en que se acredite quedar satisfechos los derechos en una aduana de la Península, ó en caso contrario, á satisfacerlos en la del punto donde se haya firmado dicho documento. El administrador dará conocimiento á la Direccion de Aduanas de las autorizaciones que otorgue, con designacion de los cargamentos y puertos á que se dirijan.

Art. 15. El administrador al tiempo de recibir los rejistros, examinará á pre-

me á lo dispuesto en los artículos 423 al 426 de la referida instruccion (2).

2. La lejislacion dicha es aplicable no solo á los buques que proceden del estranjero, sino tambien á los que vienen de las posesiones españolas de América y Oceania, conforme á los art. 226 al 229 y 251 de dichas ordenanzas (3).

3. En la navegacion de cabotaje se han de observar en punto á rejistro

sencia del capitan ó patron, si tienen señales de haber sido abiertos; y en el caso de que lo hayan sido se procederá segun espresa el artículo 425. *Ord. Gen. de Aduanas de 10 de setiembre de* 1857.

(2) Art. 423. El capitan de un buque procedente de un punto estranjero, donde no haya consul, que falte á lo prescrito en el artículo 5.° satisfará ocho mil reales, aplicables solo á la Hacienda pública.

Art. 424. El capitan ó patron procedente con su buque del estranjero y que en el acto de ser admitido á plática no entregue al administrador de la aduana el pliego ó pliegos del consul, satisfará por este solo hecho la cantidad de dos mil reales, que ingresarán en tesorería, con esclusiva aplicacion á la Hacienda.—Si no lo presentare por carecer de él, satisfará ocho mil reales con igual aplicacion; y el administrador dispondrá que se desembarque el cargamento y custodie en almacenes, hasta que el consul remita copia certificada de las notas que hayan presentado los interesados para la formacion del rejistro, que reclamará dicho administrador.—Si el consul manifestare que no se ha formado el rejistro, además de los ocho mil reales, se exijirán dos mil reales por cada una de las toneladas que falten para el completo de la carga.

Art. 425. Si al recibir el administrador el rejistro consular en presencia del capitan ó patron, se viere que tiene dicho documento señales de haber sido abierto, se le exijirá por este solo hecho, la cantidad de dos mil reales con destino á la Hacienda pública.—En el caso de notarse enmienda ó alteracion en las notas ó en las facturas, quedarán sujetos los capitanes ó patrones á responder en el tribunal ordinario del delito de falsificacion en que hayan incurrido.

Art. 426. Véase en la nota 14, páj. 183. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(3) Art. 226. Los buques que conduzcan jéneros, frutos y efectos de las posesiones españolas de América y Oceanía, continuarán sujetos á rejistros formalizados en aquellas aduanas.

Art. 227. Para admitir á plática los buques procedentes de las posesiones españolas de América ó de Oceanía, precederán las mismas precauciones y formalidades establecidas para los que vengan del estranjero.

Art. 228. El capitan ó patron de aquella procedencia presentará al administrador de la aduana en el momento de su arribo, el rejistro de la carga que conduce, y una razon firmada en que se esprese el cargamento del buque, sus toneladas, la procedencia, el número de los tripulantes, el de los pasajeros con sus nombres, y las circunstancias ocurridas en la navegacion.

Art. 229. En la espresada nota comprenderá el capitan ó patron las mercancías que la tripulacion traiga fuera de rejistro; y no escediendo su valor de mil reales por individuo, le serán admitidas pagando los derechos. Si fuere tabaco se

las disposiciones de los arts. 263 al 267 (1). En la intelijencia que si los efectos contenidos en el rejistro no se presentan en el punto de su desti-

limitará esta facultad á tres libras por cada subalterno de la tripulacion, cuatro por cada pasajero y seis por el capitan.

Art. 254. El comercio de cabotaje, ó sea la circulacion de los jéneros, frutos y efectos nacionales estranjeros, de Asia y América por mar, de un puerto habilitado á otro de la Península é islas adyacentes, se hará con rejistros ó guias, segun los casos. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(1) Art. 263. Cuando no haya que recibir mas carga, el capitan ó patron lo manifestará así al administrador por medio de un oficio, en el que esprese tener á bordo toda la que pueda conducir, ó solo una parte de ella. En ambos casos manifestará indispensablemente cuanta sea, anotándose en el rejistro, é igualmente en el sobre del mismo.

Art. 264. Para proceder á la entrega del rejistro garantizará al capitan ó patron una persona de responsabilidad de la matrícula del comercio, la cual se obligará á pagar los derechos que determina el artículo 448 si no se justifica haber sido desembarcadas las mercancías en un puerto habilitado.—El administrador de la aduana dispondrá en seguida que un individuo del resguardo pase á bordo á examinar si la parte de buque que ocupa el cargamento está conforme con lo manifestado por el capitan ó patron; y resultando así lo espresará al respaldo del mismo oficio.—En caso de duda el administrador oficiará al capitan del puerto para que nombre una persona intelijente, quien en vista de la cala del buque, manifieste si este contiene mas ó menos de la declarada por el capitan ó patron. Si hubiere diferencia, se anotará la que sea; poniendo siempre los comisionados su firma con la fecha del dia en que se haya hecho el cotejo.—Si el cargamento no estuviere conforme, se averiguarán inmediatamente los motivos que lo orijinen; y se procederá contra quien corresponda.—Cuando apareciere identidad, se cerrará el rejistro y se entregará al capitan ó patron del buque. Por el correo mas inmediato precisamente oficiará el administrador de la aduana al que lo sea de la del puerto para donde se habilitó el buque; espresándose el número de facturas de que conste el rejistro, de las que se acompañarán contraseñas, el dia en que se le entrega y el contenido en estracto de las mismas, con distincion de las en que haya mercancías del depósito de puerto.—En el caso de que algun administrador de aduanas recibiese el oficio de aviso dentro del rejistro, lo participará inmediatamente á la Direccion jeneral del ramo; manifestando el número y la fecha del rejistro, el nombre del buque, su cargamento y la aduana de donde proceda.

Art. 265. Los capitanes ó patrones de los buques llevarán además una nota abierta que contenga un estracto del rejistro de cabotaje, con espresion del número de bultos, de sus marcas y del contenido de cada uno. Este documento, estendido y autorizado por el administrador de la aduana del puerto de salida, servirá de comprobacion cuando fuere oportuno.

Art. 266. Siempre que se haga la anotacion correspondiente en el rejistro ó guia, quedarán en libertad los capitanes ó patrones de los buques nacionales de descargar en cualquier puerto habilitado, aunque no sea el del destino, una parte ó el todo de la carga que conduzcan. En este último caso se devolverá cumplido el rejistro ó guia al administrador de la aduana de su orijen.

Art. 267. El capitan ó patron á su arribo presentará al administrador de la

no, se exijirán del capitan los derechos correspondientes como si se hubieran presentado, en conformidad al art. 448 de dichas ordenanzas (5).

REPARACIONES. Véase el núm. 29 y siguientes en la voz *Averias* páj 118.

REVISTA. Para el cobro mensual de sus sueldos deberán los individuos de sueldo fijo, pasarla en cualesquiera de los modos qne en conformidad al caso ó situacion en que se encuentren, previenen los artículos 13, 14 y 15, tít. 12, Ord. de Mat. (1).

aduana el rejistro de la carga que conduzca; y este último pondrá á continuacion *presentado*. Espresará el dia y la hora en que se verifique, con su media firma. —Dispondrá al mismo tiempo que se publique en los periódicos la entrega de estos rejistros, como queda prevenido para los manifiestos de los buques procedentes del estranjero. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(5) Art. 448. Si las mercancías comprendidas en un rejistro no se presentaren en el punto de su destino, se exijirán del capitan ó persona que le garantizó los derechos señalados á la importacion en bandera nacional; y tambien el esceso del impuesto de faros que hubiera debido adeudar, en el caso de que se dirijiere el buque á puertos estranjeros. *Ord. Gen. de Aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(1) Art. 13. El primer dia de cada mes pasará el oficial de detall una noticia, visada por el comandante, de todos los individuos de sueldo fijo que correspondan al juzgado de marina de la provincia, y en su virtud se les abonará el del mes anterior. Los demás individuos que gocen de inválidos, ó cualquiera otra especie de sueldo ó pension, que residan en la misma capital de la provincia, deberán revistarse mensualmente lo mismo que los oficiales reformados de la armada de las clases no esceptuadas avecindados en la misma capital, con asignacion de sus sueldos á ella, y estas revistas han de practicarse siempre en la casa del comandante en los dias y hora que señalare, haciéndolo saber al contador por escrito ó de palabra por medio del oficial de detall ó de los ayudantes.

Art. 14.° Los oficiales reformados establecidos en otros pueblos de la provincia harán constar su existencia por la fé de vida, dada por el escribano de ayuntamiento cada tres meses, la cual remitirán al comandante para que con seguridad los comprenda en relacion, que pasada oportunamente al contador, produzca el abono consiguiente, y puedan los interesados percibir por trimestres su pago, valiéndose de apoderados que tengan sus poderes visados por el mismo comandante, sin cuya circunstancia no tendrán validacion.

Art. 15. Si los matriculados con goce de inválidos, los prohombres y cabos de los trozos, y cualesquiera otros individuos de marina que disfruten por ella de sueldo ó pension de los avecindados en la capital de la provincia, estuvieren lejítimamente ausentes ó enfermos, de que deberán cerciorarse, el oficial de detall los incluirá en la relacion mensual para el abono de su goce; y los que tuvieren su domicilio en los distritos harán constar todos los meses su existencia por medio de certificacion de su ayudante, el que la pasará al oficial de detall de la provincia, para que constando en relacion separada de ausentes, tengan el efecto de su abono por su presentacion en los términos prevenidos. *Tit.* 12, *Ord. de Mat.*

REVISTA DE INSPECCION. Dada una organizacion á la marineria, es indispensable haya revistas de inspeccion como medio para reconocer y reformar los vicios ó abusos que puedan haberse introducido ó irse introduciendo en la misma: á este efecto, el tit. 13, Ord. de Mat. (1)

(1) Art. 1.° Luego que un comandante tome posesion del gobierno de su provincia ó partido, pasará una exacta revista de la jente de mar y maestranza matriculada en todos los pueblos de su jurisdiccion, transfiriéndose á cada uno de ellos con sus listas correspondientes para verificar la identidad, existencia ó paradero de la jente que comprenden, dando aviso anticipado á los ayudantes de los distritos del dia en que hubiere de llegar á cada pueblo, para que se halle congregada en la forma posible su matrícula. Pero debiendo revistarse anualmente desde mediados á fines del mes de abril, si no se mandare cosa en contrario, podrán suspender la revista de entrada los comandantes que tomaren el mando de las provincias anticipadamente desde principios del año.

Art. 2.° Se procurará en estas revistas anuales ocasionar la menos incomodidad que sea dable á los matriculados en el ejercicio de su profesion; y como en este caso se ha de aclarar y facilitar la cuenta y razon de la jente de mar, deducir el número de la que hubiere útil y efectiva, celando mucho el buen órden y equidad con que han de proceder en estas materias, los comandantes de los partidos pondrán el mayor cuidado en el exámen y confrontacion de todas las notas de las listas; y satisfechos de su exactitud, ó correjidas debidamente, pondrán al fin de cada lista del distrito y de la suya un resúmen del número y destino de los pilotos, de los patrones y contramaestres de solo el número de inhábiles y veteranos, y del de los hábiles que resulte efectivo, con distincion de los que por las notas de sus asientos fueren reputados sobresalientes y medianos de los nuevos desde la última revista, el número de los ausentes con destino conocido, y de los que por ignorarse este se consideren desertores, procurando indagarse por el jefe de la matrícula estas noticias, que dará al comandante al tiempo de la revista para solicitar la aprehension.

Art. 3.° Examinarán y renovarán las cédulas del alistamiento de la clase de hábiles, y reconocerán las demás para ver si están conformes, ó hay en ellas algun fraude digno de correccion ó castigo, á que procederán segun las circunstancias; reconocerán asimismo á los alistados de revista á revista por los ayudantes, á fin de anular los asientos de aquellos individuos que hallaren inhábiles para el servicio á campaña; y finalmente se asegurarán por los medios regulares de los que por su edad ó accidentes que padezcan sean acreedores á pasar á la clase de inhábiles ó merezcan optar á la preferente de veteranos: formando relacion separada de unos y otros para remitirla al comandante principal de los tercios por medio del particular suyo, y esperar su decision.

Art. 4.° Al tiempo de la revista cuidarán tambien los comandantes de indagar si hay entre los individuos de los tercios á algunos á quienes no se hubiesen satisfecho sus alcances, los pagos de partes de presas, ú otros á que puedan tener derecho, y si las familias de los que se hallen en campaña cobran con la debida puntualidad sus respectivas asignaciones, procurando indagar las causas de que provengan los atrasos, á fin de que noticiándolo todo al comandante de su tercio respectivo, y comunicándolo este al comandante principal, se aclaren las dudas, ó se rectifiquen las equivocaciones que hubieren podido introducirse por medio de ofi-

especialmente dedicado á fijar el modo con que deben pasarse y los objetos sobre los cuales mas señaladamente debe fijarse la atencion, establece que las haya anuales, pasadas por el comandante de la provincia,

cios que este jefe pasará en tal caso al contador principal del departamento, procurando en toda su conducta acreditar los jefes militares, que son los jueces rectos de las matrículas, y al mismo tiempo sus ajentes y protectores oficiosos.

Art. 5.° Tambien se comprobará en las revistas de cada año si las brigadas de campaña están dispuestas y arregladas en la forma conveniente, segun lo que en su lugar se ha prevenido, equilibrándose en ellas con su justa proporcion así el número como la clase de marinería que las compongan, y si en la alternativa de su servicio se guarda la equidad que es debida para que todos desempeñen con igualdad la obligacion en que los constituye su matrícula, haciendo por sí en caso contrario las reformas que exijan los defectos para la buena ordenacion y gobierno de este punto principal, y avisando de todo esto al comandante de su tercio.

Art. 6.° Ha de revistar igualmente la lista de embarcaciones, por si hay algun defecto de exactitud ó de formalidad acerca de la identidad, clases y destinos de los buques matriculados; en cuyo caso tomarán sin dilacion las providencias que convengan para su remedio y correccion.

Art. 7.° y 8.° Véanse en la nota 13, páj. 248.

Art. 9.° Concluida la revista de un pueblo ó distrito, formará el ayudante de él un estado comprensivo del número de individuos en cada una de las clases de la matrícula, y tambien de las embarcaciones, enviándolos sin tardanza al comandante del partido, para que congregadas todas estas noticias pueda estender el estado jeneral que de resultas de la revista ha de dirijir el comandante del tercio al principal con un resúmen que demuestre por mayor, el estado y fuerza del tercio de su mando.

Art. 10. Tambien se enterarán los comandantes de los partidos del estado en que se hallen los montes, plantíos y fábricas, y otros cualesquiera objetos de su incumbencia, y reconociéndolos por sí mismo en cuanto fuere dable, sin atrasos de su revista de matrículas, tomando de resultas las providencias mas precisas, y formando de todo una noticia separada para la del Capitan jeneral del departamento por mano del comandante principal.

Art. 11. Si el comandante de una provincia, por enfermedad ó por otra grave causa, no puede hacer esta revista en la forma y tiempo prevenido, lo participará al comandante del tercio respectivo, para que avisando al principal proponga al Capitan jeneral del departamento que se autorice al segundo comandante del mismo partido, ó á otro oficial de su confianza, á fin de que por ningun motivo deje de verificarse la revista como importa á mi servicio.

Art. 12. Los comandantes particulares de los tercios practicarán cada año la revista en las provincias ó partidos que les dán la denominacion en la misma conformidad que se ha prescrito para los respectivos comandantes; y cada tres años revistarán los partidos y distritos á que se estiende el tercio de su mando, limitándose en las provincias que están á las órdenes de otros comandantes á solo exámen de los alistamientos de todas las clases de la matrícula, equidad en el turno de campaña, arreglo de los trozos, y distribucion de las brigadas, sin pretender introducirse en el conocimiento de las demás materias, cuyo mando no les compete por ser en cada provincia privativo de su comandante. Estas revistas trienales se ejecuta-

sin perjuicio de una estraordinaria al tomar posesion de su mando, y otra cada cinco años que debe pasar el comandante principal, procurán-

rán al mismo tiempo que las anuales de los partidos, cuyos comandantes acompañarán al del tercio dentro de sus respectivos límites, para informarle de todo, y recibir sus órdenes, que si recayesen sobre puntos no comprendidos en la ordenanza, ó que induzcan alguna variacion de lo mandado en ella, no ha de establecerse mientras que por el comandante principal no tuviere el del tercio prevencion relativa á órden superior.

Art. 13. En virtud de esta revista cada tres años pasarán los comandantes de los tercios al principal del departamento un parte ó informe bien circunstanciado de todo lo que merezca su noticia respeto al estado de la jente de mar y demás clases de la matrícula, cotejando las diferencias reparables entre unos y otros pueblos y partidos, indicando las causas y los medios que conceptuen mas útiles para la prosperidad jeneral y particular de la marinería: los comandantes principales dirijirán al jeneralísimo de mi armada, como jefe superior de ella, estado jeneral de estas revistas por lo tocante al departamento y de las anuales, esponiendo al mismo tiempo los informes de los comandantes de los tercios y partidos, y sus observaciones sobre las que hayan manifestado estos jefes subalternos. Tambien se pasará á los Capitanes jenerales de departamento copia de los mismos estados y noticias, para que no carezcan de ellas, como es debido y conveniente á su autoridad.

Art. 14. Cada cinco años pasarán además los comandantes pricipales una revista jeneral de inspeccion en todos los tercios, provincias y partidos de su departamento, á fin de comprobar con toda la puntualidad necesaria el número y estado en que se hallen todas las clases de la matrícula, el réjimen y demás concerniente á la justa observancia de lo mandado en todos los ramos de esta ordenanza, haciendo que se cumpla estrechamente lo prevenido en ella y en cualesquiera otras órdenes ó instrucciones particulares. A esta operacion, que podrá verificarse en alguno de los departamentos antes del plazo señalado por órden de mi jeneralísimo, llevarán los comandantes principales consigo á su sarjento mayor con otro de sus ayudantes, dos escribientes y un cirujano de la clase de primeros de la armada, de conocida suficiencia y probidad, este para emplearse en los reconocimientos de su profesion, y aquellos en evacuar con brevedad y buen órden las anotaciones y apuntes de las diversas materias que comprende tan vasto encargo, en que les ausiliarán los comandantes particulares de los tercios y partidos que fueren visitando, los cuales los acompañarán en toda la estension de su respectivo mando, y satisfarán las dudas y cargos que les hicieren, en el concepto de ser responsables no solo de sus infracciones de la ordenanza, y de otros abusos en que hubieren incurrido personalmente, sino tambien de las faltas de sus subalternos, como culpables de su descuido ó tolerancia.

Art. 15. Despues de examinar el comandante principal escrupulosamente los asientos de los matriculados en las listas jenerales de los pueblos y en particular de los trozos, partidos y tercios, confrontando sus notas y la identidad de los sujetos, corrijiendo las faltas que encontrase, revistará personalmente toda la jente de mar existente en cada pueblo por el órden de trozos, dispondrá que se reconozcan los que alegasen inutilidad, y los que fuesen de utilidad sospechosa, para que los aptos y los inhábiles ocupen la clase que les corresponda, ó sean despedidos de la matrícula, segun considerase justo, reformará todos los abusos que notase, unifor-

dose en ellas evitar en lo posible molestias personales á los matriculados. En el artículo 14, del tít. 11 (2) se declara cómo deben pa-

mará el arreglo de las listas y demás asuntos de la cuenta y razon, réjimen y gobierno de las matrículas, oirá las quejas que se le dieren contra los jefes ó subalternos de los tercios y provincias; y aun le concedo facultad, si las opresiones ó injusticias de que fueren acusados recayesen sobre asuntos de mayor consideracion, con suficiente probanza de los hechos, para que los comandantes principales puedan suspender por sí del empleo á los culpados, incluso al contador de la provincia, dando cuenta de su providencia al Capitan jeneral del departamento y al jefe superior de mi armada.

Art. 16. Tambien será de la obligacion del comandante principal reconocer el archivo de cada matrícula, haciendo que esté corriente su inventario, celar que en nada se cercenen los privilejios de los matriculados, y procurar por todos los medios imajinables que progresen, por interesar en esto el bien del Estado. Autorizo en esta revista á los comandantes principales, para que creyéndolo necesario, puedan valerse de cualquier letrado particular, que no sea del juzgado de marina, y quedará habilitado mediante esta eleccion, que deberá comunicársele por escrito para actuar legalmente é informar en el asunto sobre que fuere consultado, no debiendo escusarse á practicarlo, siendo persona apta para ejercer su oficio.

Art. 17. Durante la revista del comandante principal procurará informarse por seguras noticias de todo lo relativo á la cria y conservacion de arbolados, cultivo de cáñamos, fábrica de betunes, lonas, jarcias y otras industrias necesarias á la conservacion y armamento de mis bajeles, no menos que la perteneciente á las pesquerías, tráfico y navegacion mercantil de cada pueblo, imponiéndose de cuanto convenga saber acerca de estos ramos importantes, como tambien de los privilejios particulares ú otras causas que retrasen su prosperidad, y de los medios mas fáciles y seguros de fomentarla, sobre cuyas materias estenderá un dictámen circunstanciado con que dará cuenta al Capitan jeneral del departamento al tiempo de participarle lo ocurrido de entidad en su revista, y del desempeño de los encargos particulares que le hubiese cometido, acompañando un estado jeneral de todas las clases de matrícula y embarcaciones, pasando duplicado de todo esto al jefe superior de mi armada, igualmente que de los informes reservados de toda la oficialidad empleada en estos ramos, y de los asesores, escribanos y demás dependientes del juzgado de marina.

Art. 18. Concluida la revista de cada provincia se estenderá en su lista corriente la nota del pié en que queda, espresando en ella el sarjento mayor lo suficiente, para que conste la circunstancia de haber sido revista de inspeccion ordinaria ó estraordinaria, con las formalidades regulares, y dias en que se hubiere verificado, concluyendo con la fecha y firma entera que autorizará el comandante principal con su *visto bueno* y media firma; y concluida la revista, se restituirá el comandante principal con su comitiva al departamento, habiendo disfrutado para este encargo las gratificaciones señaladas por reglamento, en intelijencia de que no podrán exijir de los pueblos por donde transitaren, ó en los que ejerciesen su inspeccion, mas que el simple alojamiento y los bagajes ú otros ausilios que necesitaren, pagándolos á sus justos precios. *Tit.* 13, *Ord. de Mat.*

(2) Art. 14. Consiguiente á lo prevenido en el artículo 1.° solo tendrán lugar en estas provincias las revistas establecidas para las demás del reino en examinar el

sarse en las provincias Vascongadas atendida su especial lejislacion. Parece que estas disposiciones habrian caido un tanto en olvido, pues en Real órden de 8 abril de 1827 se recordó su cumplimiento en la isla de Cuba y en 3 de diciembre de 1825 se habia hecho otro tanto para la Península.

2. En Reales órdenes de 8 de febrero y 4 junio de 1826 se autorizó á los comandantes para llevar un escribiente y un ayudante en las revistas, los cuales tenian por gratificacion la mitad mas de sueldo; mas en el dia, con el sobresueldo que por el reglamento orgánico del servicio pasivo de la Armada de 19 julio de 1858 se concede á los comandantes y ayudantes, no solo no deben percibir una gratificacion especial, sino que será de su cargo cubrir los haberes del que los sustituya, si no pueden pasar personalmente las revistas, lo que tambien se hallaba establecido por órden de 21 de marzo de 1842 (3).

RIÑAS. Véase *Quimera ó pendencia á bordo.*

archivo y la conducta particular de los empleados ó dependientes del juzgado de marina; pues que la jente de mar no empleada en mi servicio solo reconoce la jurisdiccion ordinaria: por lo tanto tampoco debe hacerse en las mismas provincias el empadronamiento ó matrícula de embarcaciones mercantes, mandado por regla jeneral para las otras; ni las que se habiliten para el comercio ó tráfico necesitarán del rol ó lista de equipaje autorizado por el comandante militar de marina, bastándoles el que acostumbran darles los respectivos consulados, con espresion de los nombres y apellidos de todos los que tengan plaza en el buque; de que se dará copia al comandante de marina, para seguridad de que no se comprenden desertores del servicio ó individuos de otras provincias no autorizados con la licencia y aprobacion de dicho jefe. *Tít.* 11, *Ord. de Mat.*

(3) Respeto á que se acerca la época del año designada para pasar las revistas anuales á las matrículas, ya que los Comandantes militares de marina de los tercios navales y sus provincias desde diciembre último perciben con exactitud las asignaciones que les corresponden á tenor del reglamento de 5 de noviembre último, de las que, segun lo en el mismo dispuesto, deben costear los gastos de escribiente para todas las atenciones que les son propias, inclusas las de dichas revistas y demás que se ofrezcan de esa clase; el Rejente del Reino ha tenido á bien resolver que por esa Junta se recuerde á quienes corresponda la inmediata observancia del art. 1.°, tít. 13 de la Ordenanza de Matrículas, y que al efecto la misma espida las instrucciones que estime convenientes para conciliar el fomento del interesante ramo de las matrículas de mar que abraza el de la marina mercante y de la pesca, con la menos incomodidad posible de los matriculados en las indicadas revistas conforme al verdadero espíritu de su ordenanza, previniendo á dichos comandantes que si alguno no pudiere pasarlas debidamente, manifieste sin pérdida de tiempo las causas que se lo impidieran para resolver lo conveniente. — De órden de S. A. lo comunico á V. E. para intelijencia de la Junta y efectos consiguientes á su puntual cumplimiento. Dios, etc. Madrid 21 de marzo de 1842.

ROBO. El marinero que abusando de la confianza que se le dispensa robare víveres, pertrechos ó efectos del cargo del buque á cuyo bordo fuere embarcado, si el valor de lo robado no pasa de tres escudos, sufrirá seis meses de campaña y una multa del triple de lo robado; si escede dicha cantidad, hará dos campañas á medio sueldo, sin perjuicio de penas mas rigorosas atendidas las circunstancias y gravedad del caso, en conformidad al art. 16, tít. 14, Ord. de Mat. (1).

2. En la marina militar, á los que robaren se les imponen las penas prescritas en los arts. 54 y 55, tít. 1, y en los 35 al 40, tít. 4.°, trat. 5.° (2.

(1) Véase en la nota 1, páj. 704.

(2) Art. 54. Ninguno podrá embarcar ó desembarcar cosa alguna, sino por el portalon, y con consentimiento del oficial de guardia, pena de quince dias de prision; y si fueren pertrechos del navío, ó ropa, que á alguno hubiere faltado, incurrirá en las penas de los que los hayan robado.

Art. 55. Al que robare cualquiera cosa que sea en el navío, se pasarán seis carreras de baquetas, siendo soldado ó artillero de las brigadas; y siendo hombre de mar, será azotado sobre un cañon: quedará durante la campaña con grillete, y si no hubiere parecido la alhaja robada, se notará en su asiento su valor, y se le hará el descuento en el primer pagamento, para satisfaccion del interesado. El mismo castigo se aplicará al que al embarcar los víveres robare algunos, ó barrenare alguna pipa de vino; y además se cargará á su sueldo el tres tanto del daño que hubiere hecho. *Tít.* 1.

Art. 35. Los robos y raterías á bordo, se castigarán como está mandado en el artículo 55 del título 1.° de este tratado; pero si alguno habiendo sufrido dos veces el ordinario castigo, reincidiere en semejante culpa, será desterrado al arsenal por diez años. El marinero ó soldado, que en las ocasiones de bajar á tierra robare cualquiera cosa que sea á los paisanos, será azotado y condenado á galeras por el tiempo proporcionado á la entidad del hurto.

Art. 36. Los que en tierra hicieren hurtos con muertes, serán enrodados ó descuartizados; así como los que robaren iglesias ó cosas sagradas: y si las justicias ordinarias de los territorios en que se cometieren estos escesos, prendieren los criminales, podrán sustanciarles las causas y condenarlos á muerte, sin obligacion de entregarlos al jefe de marina que los reclamare.

Art. 37. El que antes ó despues del naufrajio, ó en otro cualquiera riesgo en que se hallare el bajel, se echare á robar rompiendo las cajas y papeleras ó de otro modo, será ahorcado. La misma pena tendrá el que robare efectos que la mar arrojare á la playa despues de un naufrajio.

Art. 38. El soldado de infantería ó artillería, que en su cuartel, ó á bordo, robare las armas ú otras prendas de municion de sus compañeros, será pasado por las armas; y jeneralmente cuando la tropa de marina esté empleada en ejército ó plaza, ó transite de una provincia á otra, ha de observar la misma disciplina que las demás tropas, sujeta á sus ordenanzas en todo lo que no esté declarado en estas.

Art. 39. El conocimiento de hurtos de pertrechos á bordo ó en tierra, pertenece á los intendentes ó ministros principales, y por ellos serán sentenciados á galeras los oficiales de mar que de los jéneros de que se hubieren entregado, y consti-

Ord. de la Real Armada, que modificó en parte la Real órden de 11 de diciembre de 1787 (3).

3. El robo de arsenales se castiga del mismo modo que el cometido á bordo por considerarse todo arsenal de marina como un navío armado, con arreglo al art. 278 (4) de la ordenanza de arsenales.

4. Por Real órden de 3 de agosto de 1784 se mandó que cuando el robo no llegare á diez reales se ponga el reo á la vergüenza en una argolla á la puerta del arsenal con el robo al cuello, y escediendo se le dé un cañon á presencia de todos, quedando despedido del servicio, y dando cuenta á S. M. si reincide en este delito para imponerle mayor pena.

5. Si el reo fuere soldado, por Real órden de 24 de agosto de 1784 (5) se le imponen cuatro carreras de baquetas por el robo que solo merezca argolla, y seis por el que pida cañon, como mas estensamente se vé en dichas Reales resoluciones.

6. Por Real órden de 19 setiembre del mismo año de 1784 (6) por va-

tuido responsables, vendieren la menor parte. Esta misma pena impondrán al soldado ó marinero que robare pertrechos, cuyo valor esceda de un escudo de vellon, señalando en unos y otros casos el tiempo de la condenacion, segun la entidad del hurto, y la ocasion en que se hubiere ejecutado. Si el valor de la cosa hurtada no llega á la cantidad espresada, será el delincuente azotado y obligado á servir tres meses sin sueldo.

Art. 40. Véase la nota 1, páj. 631. *Tít.* 4, *Trat.* 5, *Ord. de la Real Arm.*

(3) Véase en la nota 8, de esta voz.

(4) Art. 278. Debiendo considerarse el arsenal para el réjimen de sus consumos y los de servicio como un navío armado, reglará su comandante la diaria que necesite de velas, escobas, jarcia vieja y demás que contemple preciso para el gasto de todo el mes en las faenas de los buques desarmados, su aseo y el del arsenal, etc. *Ord. de Arsen.*

(5) El rey manda que al soldado que incurra en el delito de robo de arsenales, se le dén cuatro carreras de baquetas por el robo que solo merezca argolla, y seis por el que pida cañon, segun lo prevenido en Real órden de 3 del corriente que trata del remedio de estos escesos. Dios guarde, etc. San Ildefonso 24 de agosto de 1784.

(6) He hecho presente al Rey las dudas que se le ofrecen al comandante de ese arsenal, y V. E. apoyó con dictámen de su auditor en carta número 713 sobre la ejecucion de los castigos impuestos por Reales órdenes de 3 y 24 de agosto último á los que robaren efectos de los arsenales, y en vista de ellas me manda S. M. decir á V. E. que á los individuos de maestranza, y á todos los que incurran en la pena de azotes sobre un cañon, se le han de dar estos por dos presidarios, que diariamente alternen de guardia á la puerta del arsenal para el efecto, sin que esto sea denigrativo á ellos, ni á los castigados; pues reputándose un navío armado, como previene la ordenanza, deben considerarse las maestranzas en él como las embarcadas, á quienes se les castiga con azotes cuando cometen delito que lo merece por los grumetes del navío, sin que unos ni otros resulten defraudados en su estimacion, ni tampoco las familias, que S. M. omitió cuidadosamente la espresion que

rias dudas que ocurrieron sobre las dos Reales resoluciones antecedentes, se declaró que los azotes que se imponen por ellas á los que roben en los arsenales se han de dar por dos presidarios que á este fin han de alternar, sin que por esto unos y otros queden defraudados en su estimacion: que los capataces, maestros mayores, ayudantes de contramaestre y otros sujetos de mejor clase que incurriesen en este delito, queden despedidos en su clase, y sean castigados como los demás, y que lo mismo se haga con los sarjentos y cabos, descendiéndolos de sus

echa menos el auditor en los capataces, maestros mayores, ayudantes de contramaestre, interventores y otros sujetos de mejor clase, porque creyó ofenderlos con la duda de que serian capaces de incurrir en un delito tan feo; pero que si contra el buen concepto que merece al rey su celo, hubiese alguno que faltando á sus obligaciones cometiere robo, por el mismo hecho quede despedido de su clase, y sea castigado como los demás, para que no ofendiendo á los compañeros, que sirvan con integridad y celo, tenga el justo castigo que merece un delito tanto mayor en estos sujetos, cuanto lo es la confianza que el Rey deposita en ellos.—El tiempo que deben estar en la argolla los que se hagan acreedores de esta pena, ha de ser el de una hora por la mañana, ó tarde al tiempo de salir de los trabajos, esto es, media hora antes de dejarlos para que subsistan en ella, otra media hora despues de salir la jente, de modo, que si al salir por la mañana se le aprehendiere robo que no esceda de diez reales, se le ha de poner en la argolla la misma tarde, y si fuere la aprehension en la tarde la siguiente mañana, no condescendiendo S. M. en la propuesta que hace el auditor de que se oiga sumariamente á estos delincuentes antes de efectuar el castigo, pues hallándose y aprehendiendo en sus personas el robo, es ociosa y perjudicial esta tardanza, porque no caben las escepciones que espone de casualidad, inadvertencia, y daria márjen á condescendencias, que no quiere S. M. haya en semejante caso, pero sí en el de no aprehendérsele en su persona el robo, pues entonces es preciso oir al reo, y comprobar el delito para imponerle la pena correspondiente á su entidad.—En cuanto al otro reparo que ha ocurrido al mismo auditor sobre si han de ser despedidos los soldados que robaren por indignos despues de castigados, nada hay que advertir á V. E., pues la Real órden de 3 de agosto último espresa claramente que se despedirán del servicio todos los que ganando jornal fuesen castigados, de que se deduce no deben serlo los soldados, y del mismo modo que está prevenido por los capataces, contramaestres de construccion, etc. debe respectivamente practicarse con los sarjentos, condestables y cabos si incurriesen en un delito tan feo, quedando descendidos de sus plazas en el mismo hecho de aprehenderles el robo en sus personas, castigándolos inmediatamente como á los soldados. Todo lo cual prevengo á V. E. de órden del Rey en satisfaccion á las propuestas dudas, y nuevamente le repito la importancia de que lleve á efecto lo mandado con la eficacia propia de su celo, y que para ello preste todos los ausilios al comandante del arsenal, que ha de ser responsable á S. M. del exacto cumplimiento de estas reales disposiciones. Dios guarde, etc. San Ildefonso 19 de setiembre de 1784.—Antonio Valdes.—Señor don José Rojas, Capitan jeneral del departamento de Cartajena. «Con igual fecha se remitió copia de esta real resolucion á los otros Capitanes jenerales, inspector de marina, injeniero director para su noticia, y que lo hagan saber á sus respectivos súbditos.

plazas, y castigándolos como á soldados: que el tiempo de estar á la argolla sea una hora por la mañana, empezando media hora antes de salir del trabajo, y que se ejecute este castigo inmediatamente que se aprehenda el delincuente con el robo.

7. En 6 de noviembre de 1787 (7) se dispuso que si algun soldado reincidiese en el robo de arsenales, quedando en su fuerza las órdenes antecedentes, se imponga además de la pena que se espresa en la de 24 de agosto de 1784, la de servir cuatro años mas de su empeño sin opcion á premios y retiros; y si delinquiere tercera vez, que se le separe del cuerpo, aplicándolo al servicio de las galeras despues de haber sufrido el castigo de las seis carreras de baquetas.

8 En 11 de diciembre de 1787 (8) se resolvió, conformándose con la unánime opinion de la Junta de Direccion de la Armada, que las penas establecidas por las resoluciones anteriores para el robo de arsenales comprendan á los Reales bajeles en el punto de robos, por la perfecta analojía que hay entre buques y arsenales incluyéndose, en ellas las malversaciones de pertrechos á los oficiales de cargo, cuya Real resolucion se circuló á los capitanes jenerales del departamento, y al ins-

(7) Habiendo consultado al Rey el caso de reincidencias en robo de arsenales por cualquier individuo militar, con el motivo de haberse verificado ese lance en el departamento de Cartajena con el soldado de la sesta compañía del cuarto batallon de marina José N., ha resuelto S. M. que quedando en su fuerza la Real órden de 24 de agosto de 1784, que previene se le dén cuatro carreras de baquetas al individuo militar que robare cantidad que merezca argolla en los no militares, y seis al que sustrajere la que exija cañon con referencia á la anterior real decision de 3 del mismo mes y año espresados, se imponga al soldado que reincidiere sobre la pena que en la real resolucion de 24 de agosto se señala la de servir cuatro años mas al tiempo de su empeño sin opcion á premios inválidos, y al que por tercera vez delinquiere, que se le separe del cuerpo, aplicándole por seis años al servicio de las galeras despues de haber sufrido el castigo de seis carreras de baquetas, cuya real determinacion comunico á V. E. para su intelijencia y debido cumplimiento, debiendo publicarse en la forma acostumbrada para que llegue á noticia de todos. Dios guarde, etc. San Lorenzo 6 de noviembre de 1767.

(8) Conformándose el Rey con la unanime opinion de los vocales de la junta de direccion de la armada, ha resuelto S. M. que las penas últimamente establecidas para el robo de arsenales comprendan igualmente á sus reales bajeles en el referido punto de robos en ellos por los individuos militares y no militares desde la clase de condestables y sarjentos abajo aquellos, y desde la de contramaestres estos incluyéndose para su debido castigo, segun la cantidad del robo, con arreglo á las dichas penas, las malversaciones comprobadas de pertrechos en los oficiales de cargo, con reflexion á que teniendo los arsenales y los bajeles perfecta analojía para su disciplina y método, es debido se gobiernen bajo las mismas reglas de severidad, siendo iguales las circunstancias que uno y otro paraje pidan una exacta conformidad, lo que de su Real órden prevengo á V. E. para su debido cumplimiento, etc. Madrid 11 de diciembre de 1787.

pector jeneral de marina (9). Y á fin de que estas Reales determinaciones comprendiesen tambien al departamento de la Habana, se comunicaron por Real órden de 10 de febrero de 1788 (10) al comandante jeneral del mismo.

(9) Habiendo resuelto el Rey á consulta de la Junta de direccion de la armada que sean unas mismas las penas que se apliquen á los que incurran en el delito de robo en sus reales bajeles, que últimamente establecidas para el robo de arsenales por la perfecta analojía que considera S. M. hay entre sus buques y arsenales de marina para el método de su gobierno y disciplina: lo comunico á V. S. de su Real órden, como igualmente lo hago con esta fecha á los tres Capitanes jenerales de departamento, debiendo comprenderse para el castigo segun la cantidad ó valor, con arreglo á lo dispuesto para los arsenales la falta de pertrechos que resulte á los oficiales de cargo, en quienes se averigüe malversacion de ellos, segun los antecedentes que hubiere de mala conducta; mas pudiendo acaecer pérdida de los mismos por las varias ocurrencias de la mar, no seria justo infamar con castigo y nota de ladron á un individuo que está espuesto no solo á esto, sino á ser robado de otros en un desgraciado naufrajio ó temporal donde para los prontos recursos se suele descuidar del cargo por acudir al principal apuro: por estas consideraciones se previene á los Capitanes jenerales, que los oficiales se castiguen con las penas establecidas para el robo de arsenales, cuando sus faltas de cargo dependan de conocidas malversaciones, cuya mayor aclaracion de este punto hago de Real órden á V. S. en contestacion á su oficio número 130 con fecha de 24 de octubre de 1786, para que previniéndolo á los subinspectores, puedan estos amonestar á los oficiales de cargo á la debida fidelidad y buena custodia de sus cargos, á fin de libertarse de la severidad justa é indispensable con que deben tratarse cuando se prueben sus infidencias. Dios guarde, etc. Madrid 11 diciembre de 1787.

(10) Siendo uno de los mas importantes puntos para la economía y buen método de arsenales no solo custodiar los pertrechos del rey con la debida precaucion, sino contener el detestable vicio del robo, determinó el rey en 3 de agosto de 1784 que á cualquier individuo no militar que se le aprehendiese en el arsenal con algun efecto propio de S. M, aunque fuese de corta consideracion, se pusiese á la vergüenza con el robo al cuello en una argolla en paraje público del arsenal; pero escediendo de diez reales la cosa robada, se le diese luego al instante un cañon verificada la aprehension en su persona sin otro requisito que disponerlo así el comandante del mismo arsenal, dando despues parte al jeneral, y quedando despedido para siempre el ladron si fuere de la clase de operarios: en 24 de agosto del mismo año resolvió S. M. que al individuo militar á quien se aprehendiese en el arsenal con cosa de corta entidad, ó que no llegase á diez reales, se le diesen cuatro carreras de baquetas, y seis al que se le encontrase efecto, cuyo valor pasase de los referidos diez reales vellon; y si reincidiesen estos individuos, que sobre la pena dicha de baquetas sirviesen cuatro años mas del tiempo de su empeño sin opcion á premios ni inválidos, aplicándose los reincidentes de tercera vez por seis años á galeras despues de haber sufrido seis carreras de baquetas, quedando separados del cuerpo donde servian: últimamente en 11 de diciembre próximo pasado, se ha servido S. M. declarar que considerándose los arsenales como navíos armados, segun el artículo 278 de su ordenanza, comprendan las penas arriba espresadas á todos los que roben en los bajeles de S. M. incluyendo á los oficiales de cargo desde la clase

9. **En 24 mayo de 1788 (11) se mandó que en las causas de robo en arsenales siempre que algunos sean absueltos de este crímen y solo complicados levemente, se les abonen sus sueldos, y desembarguen sus bienes, y solo se les imponga aquella pena que segun justicia corresponda, abonándoles los sueldos detenidos.**

10. **A todos los marineros que cometan el delito de robo dentro de los arsenales de marina, además del castigo prevenido por Real órden de 3 de agosto de 1784 (12), mandó el Rey por resolucion de 14 de noviembre de 1789 (13) se les pusiese un grillete para que sirva de freno á los demás. Véase** ***Presidio.***

ROL. La lista en que consta la tripulacion que navega á bordo de cada buque, con espresion de la matrícula y clase de cada uno de los

de contramaestres abajo en los no militares, y desde la clase de sarjentos y condestables en los individuos militares, descendiendo de sus plazas en el hecho mismo de ser aprehendidos con el robo de sus personas, como estaba ya prevenido en Real órden de 19 de setiembre de 84, teniendo presente para ello, que el menor robo es el que no llega á diez reales de vellon, y que desde á diez reales vellon arriba ha de verificarse el cañon luego que se averigüe con toda certeza, ó se aprehenda sobre su persona al individuo infractor de la cosa robada, siguiendo despues en las reincidencias lo que vá espresado, y privado del cargo á los oficiales que le tengan á la mas mínima comprobada malversacion de los efectos de su responsion. Particípolo todo á V. E. de órden de S. M. para inteligencia de esa Junta, y el mas exacto cumplimiento en esos bajeles y astilleros de S. M. Dios guarde, etc. El Pardo 10 de febrero de 1788.

(11) Enterado el Rey de lo resuelto por V. S. en la causa sustanciada acerca de la estraccion de jarcia de ese arsenal en el lanchon San Ignacio del patron Bartolomé N. en la que así este, como dos rondines Salvador N. y Bernardo N. acusados de cómplices, fueron absueltos del crímen del robo, y solo apercibidos á mayor vijilancia en el desempeño de su encargo; ha aprobado S. M. todo lo actuado por V. S. y ha tenido á bien declarar, que en estos y demás casos en que no estén comprendidos los individuos en el crímen de la causa, y solo sean sus complicaciones de leve especie, no les comprenda otra pena que la que segun justicia corresponde á su falta, abonándose los sueldos detenidos hasta indemnizacion y desembargándoles sus bienes, pues cualquiera otra ejecucion por el mismo hecho de esceder los límites de la igualdad que debe haber entre la pena y el delito, la gradua S. M. por injusta, despues de sustanciado y averiguado el caso: y de Real órden lo aviso á V. S. para su intelijencia, debiendo comunicar á las demas intendencias esta Real órden á fin de que sirva de regla en lo sucesivo. Dios guarde, etc. Aranjuez 24 de mayo de 1788.

(12) Véase la nota 5, páj. 751.

(13) Escmo. Sr.: No ha parecido al Rey doble castigo la seña del grillete que propuso á V. E. ese comandante del arsenal para distintivo del robo que hizo el marinero Francisco N. por el que sufrió la pena de argolla, antes bien manda S. M. que en lo sucesivo á los marinero transgresores de esta especie se les distinga con grillete á mas del castigo que sufran segun la calidad de su robo con

que en ella sirven: ninguna embarcacion de tráfico ó de alta mar, puede ir sin ella, segun el art. 91, tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm. y art. 23, tit. 10, Ord. de Mat. (1). En el rol no debe incluirse á matriculado alguno dándole plaza superior á la que le corresponda, segun se dijo en Real órden de 17 de marzo de 1858 (2). Debe firmarlo el segundo comandante ó el ayudante del distrito, siendo responsables de toda falta que

arreglo á la Real resolucion de 3 de agosto de 1784 para que sirva de freno á los demás. Comunícolo á V. E. de su Real órden en contestacion á su carta número 1376 para su inteligencia, y de los Capitanes jenerales del departamento á efecto de su uniforme observancia. Dios guarde, etc. San Lorenzo 13 de noviembre de 1789.

(1) Art. 91. A cada embarcacion ha de entregar el ministro, ó subdelegado una lista de toda la jente que componga su equipaje, con declaracion de la clave en que sirva cada uno, y espresion de la matrícula á que pertenece, certificada y firmada de su mano. Y mando á los comandantes de mis escuadras y bajeles, á los comandantes é intendentes de los departamentos, á los ministros, subdelegados, capitanes, ó guardianes de los puertos, que si en los reconocimientos que hicieren de las embarcaciones, hallaren alguna sin la espresada lista certificada del equipaje, la detengan, y embarguen, hasta recibir informes del ministro de la provincia en que se hubiere armado; y segun la omision ó malicia que se justificare en el hecho, se impondrá al patron multa proporcionada al interés de la embarcacion. *Tít.* 3, *Trat.* 10, *Ord. de la Real Arm.*

Art. 23. Ninguna embarcacion de tráfico de alta mar ó de costa ha de navegar sin rol ó lista de su tripulacion, espresándose de cada individuo el trozo, partido y tercio á que corresponda, y la clase en que sirve, firmándola el comandante del partido ó ayudante del distrito, para entregarla al capitan ó patron, que habrá de responder de ella, como del paradero de los individuos de su dotacion: y por tanto los comandantes de mis escuadras y bajeles, los de los tercios y provincias, y cualesquiera otros que en la mar ó en los surjideros hallasen alguna nave española sin la espresada lista ó rol formal de su equipaje, la detendrán y embargarán inmediatamente, dando parte al comandante ó ayudante del anciadero que tomase, ó en que estuviese, no siendo la capital del departamento, en el que lo participará al capitan general de él para que este por medio del comandante principal providencie el castigo segun resultase de la indagacion. *Tít.* 10, *Ord. de Matrículas.*

(2) En la relacion de tripulantes embarcados en la corbeta mercante *Luna* para hacer viaje desde el puerto de Vigo á Montevideo y Buenos Aires, remitida en 12 del corriente por el comandante de aquel tercio, se nota que Ramon Fuentes 4.º de Roque de la matrícula de Muros lleva la doble plaza de contramaestre y agregado: impuesta S. M. se ha servido determinar prevenga V. E. á los comandantes de las Provincias marítimas de la comprension de ese departamento para que lo cumplan y hagan cumplir á sus subordinados, que por ningun concepto enrolen en las dotaciones de los buques mercantes individuo matriculado con plaza distinta á la que segun la lista á que corresponda le sea permitido desempeñar. De Real órden lo espreso á V. E. para su conocimiento y fines consiguientes. Dios, etc. Madrid 17 de marzo de 1858.

resulte en el embarque ó desembarque, á tenor de la Real órden de 16 de octubre de 1828 (3).

2. En Real órden de 9 de marzo de 1843 (4) en vista de varios abusos cometidos en el uso de los roles, se mandó se les dieran nuevos á

(3) Escmo. Sr.: De conformidad con lo propuésto por V. E. en su carta número 83, y atendidas las razones que espone, se ha dignado S. M. aprobar que los segundos comandantes de las provincias y ayudantes de distrito firmen las relaciones de la tripulacion en el rol, siendo responsables de toda falta que resulte en el embarco y desembarco de los individuos; cuyo particular está conforme con lo prevenido en el artículo 6.°, título 2.° de la ordenanza, debiendo ser celado por la superior autoridad de los comandantes. De Real órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes, y por resultas de la citada carta.—Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 16 de octubre de 1828.—Luis María de Salazar — Sr. Director jeneral de la Real Armada.

(4) El subsecretario de Estado con oficio de 1.° de diciembre trasladó á este Ministerio la comunicacion que dirijió á aquel el cónsul de España en Marsella, espresando que con motivo de la falsificacion de los refrendos puestos al rol del laud español *San Cristóbal*, y de conocerse evidentemente que se habian sustituido hojas anejas al mismo rol con otras en su lugar; llamaba la atencion del gobierno acerca del abuso que se ha introducido de unir los roles de equipajes á un librito en cuyas hojas se ván colocando los respectivos refrendos; cuyo método si bien dá alguna comodidad á los capitanes, tambien ofrecia el inconveniente de poderse adaptar cualquier rol á un librito ya refrendado, lo que abria un vasto campo á las espediciones fraudulentas; y que para evitar dicha alteracion, convendria que los comandantes de marina espresasen en el mismo rol de cuantas hojas hábiles constase el libro anejo cuidando de numerarlas además.—Habiendo el Rejente del Reino querido oir la opinion de la junta del Almirantazgo y enterándose del espediente instruido al intento, por el que se evidencia, que estando tan terminantemente marcados los documentos que han de llevar los capitanes y patrones de los buques mercantes españoles por los artículos 9 y 23 del título 10 de la ordenanza de matrículas como por las Reales órdenes de 10 de noviembre de 1829 y 6 de julio de 1830, debe desaparecer completamente y desde luego al abuso que dicho cónsul espresa; S. A. se ha dignado resolver de conformidad con el parecer de la misma junta espresado en la carta de V. E. núm 72, que los jefes de todas las provincias y ayudantes de los distritos de los tercios navales, bajo su mas estrecha responsabilidad no toleren por pretesto alguno tamaña informalidad ni que se falte á lo mandado, cuidando muy rigurosamente que todos los documentos de navegacion vayan con la claridad que se requiere á fin de evitar cualquier abuso que en esta parte traten de introducir los que se dediquen al comercio de mala fé.—Al mismo tiempo para precaver todos los inconvenientes que pudieran ocurrir, S. A. se ha servido ordenar que se dén roles nuevos á los buques que emprendan viaje para puertos estranjeros, cancelándose siempre en el puerto de España en que fondeen de regreso debiendo remitirse inmediatamente los cancelados á los comandantes que los hubieren espedido, para las anotaciones y efectos debidos y darles al mismo tiempo aviso del rol ó licencia en caso que se facilitare con arreglo á ordenanza en reemplazo del cancelado, anotándose en él precisamente esta circunstancia para que se conozca exactamente la primor-

los buques que vayan al estranjero y que luego se les recojan á su llegada al primer puerto de España.

3. Para que los individuos no matriculados que navegan en los buques de vapor ó de vela en calidad de cocineros, maquinistas, fogoneros y demás, puedan incluirse en el rol, es indispensable presenten su pasaporte que debe espedírseles por un año, al comandante de marina, si deben tocar en puertos estranjeros ó en los de Ultramar; bastando la cédula de vecindad, cuando simplemente navegan por la Península, en conformidad á las Reales órdenes de 18 setiembre de 1848 (5) y 8 de mayo de 1857 (6).

dial procedencia del buque si no concluyere su viaje en el puerto indicado.—De órden de S. A. lo comunico á V. E. para los efectos consiguientes en esta junta y su pronta circulacion, esperando del notorio celo de los jefes y oficiales empleados en los tercios navales que nada dejarán que desear ni nada mas habrá que prevenir para el fiel cumplimiento de esta resolucion. Dios, etc. Madrid 9 de marzo de 1843.

(5) He dado cuenta á la Reina Ntra. Sra. de la carta de V. E. núm. 16 de 9 de julio último consultando sobre la duda que ocurre al gobierno civil de esa isla con respeto á individuos no matriculados inclusos en los roles de los buques que emprenden su navegacion de los puertos de la península para ultramar, y S. M. (Q. D. G.) con el fin de evitar que á los capitanes de los indicados buques se les imponga una multa por no llevar los individuos enrolados que no son matriculados y sirven las plazas de cocineros y otras, pasaporte de la autoridad civil del punto de su salida los cuales quedan en las comandancias ó distritos militares de marina por donde se despache los buques para hacer constar su procedencia, se ha servido resolver de conformidad con lo propuesto por el comandante de marina de esa provincia y que V. E. encuentra arreglado, que en lo sucesivo los comandantes de marina por donde se despache buque en el cual vaya inscrito en el rol algun individuo no matriculado, facilite á su capitan un documento en que se esprese ser provisional aquella licencia y quedar el pasaporte en su poder cuyo documento servirá como si fuese el mencionado pasaporte orijinal.—Dígolo á V. E. de Real órden en contestacion á su citada comunicacion y á los efectos consiguientes é intelijencia que con esta misma fecha lo traslado al Sr. Ministro de la Gobernacion. Dios, etc. Madrid 18 de setiembre de 1848.

(6) Se ha enterado la Reina (Q. D. G.) de la Real órden que ha sido comunicada á este Ministerio por el de la Gobernacion del Reino con fecha 22 de abril próximo pasado disponiendo que á los camareros, maquinistas y fogoneros que viajan en buques mercantes que tocan en puerto estranjero, sin mas requisito que la cédula de vecindad no se les incluya en el rol, sin obtener antes el pasaporte de la autoridad civil para pasar al estranjero el cual será válido por el término de un año para no irrogar perjuicios á las personas, y en su vista se ha servido determinar S. M. reitere á V. E. el mas exacto cumplimiento de la soberana resolucion de 18 de setiembre de 1848, previniendo que el comandante de marina por quien se despache buque para ultramar, en cuyo rol vaya inscrito algun individuo no matriculado facilite á su capitan un documento en que se esprese ser provisional la licencia concedida á aquel: que el pasaporte quede en la

4. En atencion á que el Código de Comercio exije que en los buques se lleve entre otros un libro cuyas enunciaciones son iguales á las del rol, segun se lleva dicho en el núm. 31 de la voz *Capitan* páj. 175, consideró una Junta de Comercio, inútil la duplicacion de un mismo documento, y que el Código de Comercio, como ley posterior, habia derogado las ordenanzas de matrícula, pero el Ministerio de Marina no lo estimó de esta suerte por Real órden de 20 de mayo de 1838.

5. El buque que se hallare navegando sin rol debe ser detenido y castigado con arreglo á las circunstancias del caso, en conformidad á los citados art. 91, tít. 3, trat. 10, Ord. de la Real Arm. y art. 23, tít. 10, Ord. de Mat (7), en la intelijencia que la pena debe ser multa segun el primero de los dos citados artículos, pero en el segundo se deja esta á la razonable apreciacion de las autoridades segun las circunstancias y malicia del caso.

6. El capitan que llevare algun hombre de tripulacion no comprendido en el rol, sufrirá la multa de cincuenta ducados, y aquel será preso hasta saber las causas que le llevaron á tal hecho. Igual pena se impondrá al capitan que lleve en el rol alguno que no sea matriculado (y este en pena será condenado á hacer dos campañas) ó que siéndolo careciese de licencia para ausentarse, todo con arreglo al art 92, título 3, trat 10, Ord. de la Real Arm. (8). El capitan de nave que habilitado para viaje á Indias llevare mas tripulacion de la contenida en el rol, pagará doscientos escudos por cada uno de ellos si fueren matri-

comandancia y sirva como pasaporte orijinal el referido documento; puesto que los buques que no limitan sus viajes á los puertos del litoral sino que tocan en algunos otros del estranjero ó de ultramar, los individuos no matriculados que navegan en ellos, tales como el cocinero, los camareros, maquinista y fogoneros y cualquiera otras personas que desempeñan plaza en los mismos, necesitan pasaporte de la autoridad civil á cuyo documento sustituyen la cédula de vecindad, únicamente los que transitan dentro de la península ó navegan entre sus costas é islas adyacentes por estar suprimido para estos el pasaporte por el Real decreto de 15 de febrero de 1854. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid 8 de mayo de 1857.

(7) Véase la nota 1 de esta voz.

(8) Art. 92. Si en alguna embarcacion se encontráre hombre que no esté comprendido en la lista de equipaje, firmada del ministro ó subdelegado, ó que no lleve pasaporte ó licencia en forma, de quien pueda darla : mando que se recoja y detenga en prision, hasta averiguar los motivos que le obligan á ausentarse, para proceder contra él segun corresponda : si fuere con plaza en la embarcacion, sin ser matriculado, será condenado á hacer dos campañas en mis bajeles, la primera á medio sueldo, y siendo matriculado, quedará sujeto á las penas de los que se ausentaren sin licencia, ó desertores en caso de serlo. En cualquiera de estos casos será el patron ó capitan multado en cincuenta ducados por cada hombre que llevare sin las circunstancias prevenidas, aunque alegue haberse embarcado sin noticia suya. *Tit.* 3, *Trat.* 10, *Ord. de la Real Arm.*

culados, y cuatrocientos si no lo fuerèn, y además los primeros sufrirán tres campañas de recargo y los segundos serán considerados como polizones, segun el art. 21, tit. 14, Ord. de Mat. (9). El art. 93, tit. 4, tratado 10, Ord. de la Real Arm. (10) mas benigno para los capitanes les imponia solo pena de cincuenta ducados. Si por el contrario regresa de América con jente de menos, será multado con quinientos pesos fuertes, segun el art. 133, tit. 7, trat. 6, Ord. de la Arm. (11) y Real órden de 10 de agosto de 1824 (12) en que se comete el cumplimiento de esta dispo-

(9) Art. 21. Si la embarcacion en que se hallasen marineros fuera de su rol estuviere habilitada para viaje de Indias, la multa del capitan ó patron, sin perjuicio de otras penas mayores á que fuere merecedor, será de doscientos escudos por cada uno de los de la clase de matriculados, y cuatrocientos por cada uno de los que no lo fuesen: los primeros serán sentenciados á tres campañas fuera de turno, y para los segundos rejirán los ordenanzas ó pragmáticas jenerales contra polizones. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(10) Art. 93. Si el destino de la embarcacion fuere para América, así el maestre como los que fueren en ella con plaza fuera de la lista, ó sin plaza ni licencia lejítima, serán comprendidos en las penas impuestas en las ordenanzas contra polizones, y los que consienten ú ocultan. Lo cual debe entenderse en embarcaciones que vayan para aquellos dominios, porque en estos podrán admitir toda jente que quisieren por aumento, ó en reemplazo de la que hubieren perdido para su torna viaje á España; y lo mismo en países estranjeros de Europa, ó de otras partes del mundo. *Tít.* 3, *Trat.* 10, *Ord. de la Real Arm.*

(11) Art. 133. Dirijidas estas providencias á que no quede escusa ni pretesto bajo el cual puedan disculpar los capitanes mercantes el haber asentido á que se queden en tierra ó internen en el país los marineros que les falten, por cada uno de ellos se les exijirán quinientos pesos sencillos de multa á su regreso á España por el ministerio de la provincia de su arribo, si no justifican su inculpabilidad con los documentos de parte inmediato dado al comandante de bajel de guerra, por su falta al capitan de puerto, y por la de ambos al gobernador ó justicia en el paraje de la desercion y dilijencias practicadas en su busca, que han de constar por testimonio de escribano; entendiéndose no solo por los marineros que hubiesen sacado de estos reinos, sino asimismo por otros cualesquiera que se les hubiesen dado en reemplazo en los de Indias por los comandantes de bajeles ó capitanes de puerto, como debe resultar de los roles. Y si algun capitan se hallase insolvente para el pago de las multas, será sentenciado á cuatro años de servicio con medio sueldo de plaza de segundo piloto en mis bajeles, y privacion perpetua de cargo de mercantes. *Tít.* 7, *Trat.* 6, *Ord. de la Real Arm.*

(12) Escmo. Sr. He dado cuenta á S. M. de una carta del juez de arribadas de Cádiz, de 23 de abril último, que me ha dirijido el Sr. Secretario del Despacho de Hacienda, contraida á manifestar el desórden que se toca en el número escesivo de individuos que se embarcan en los buques mercantes que viajan á las Américas; y proponiendo para contener el fraude que puede haber en esto, la multa que la ordenanza previene se exija á cualquiera naviero que no regrese con la misma tripulacion. Y el Rey Ntro. Sr., persuadido de que un abuso de esta especie debe cortarse de raiz, á fin de evitar este y otros males que pueden ser de mucha tras-

sicion á los capitanes de puerto. Véase acerca este punto el núm. 19 en la voz *Desertor*, páj. 357.

7. A pesar de la especial lejislacion por la que se gobiernan las provincias vascongadas, tambien les comprende la obligacion de llevar rol, en la intelijencia que si bien á tenor del art. 14, tit. 11, Ord. de Mat. (13) debe firmarlos el consulado, en el dia incumben estas atribuciones á los respectivos Comandantes de Marina, en conformidad á la Real órden de 19 de mayo de 1838.

8. El pago de los derechos de navegacion y faros que devenga todo buque ha de verificarse por la cabida que aparezca del rol, sin que alcance la autoridad de rentas á entrometerse en su arqueo, segun lo dispone la Real órden de 31 de mayo de 1829 (14). Véase *Arqueo* y *Derechos de Navegacion.*

cendencia; y en conformidad con la opinion de V. E., indicada en oficio de 30 de junio próximo pasado, manda que se lleve á debido efecto con todo vigor el artículo 133 del tratado 6.°, título 7.° de las ordenanzas de la armada, preventivo de que sea multado con quinientos pesos sencillos todo naviero á quien falte de su rol un individuo de marinería al regreso de América, cometiéndose su cumplimiento á la responsabilidad de los capitanes de puerto, y fijándolo estos en sus oficinas, para que nadie pueda alegar ignorancia, obligando á cada capitan antes de recibir el espresado rol, á firmar en una lista que especifique quedar enterado. Adviértolo á V. E. de órden de S. M. para su conocimiento, á fin de que, circulando esta soberana resolucion en la armada, y á todos los puntos de América, reencargando la responsabilidad á las autoridades que corresponda, tenga el mas exacto cumplimiento.—Dios guarde á V. E. muchos años.—Palacio 10 de agosto de 1824. —Luis María de Salazar.—Sr. Director jeneral de la Armada.

(13) Véase la nota 2, páj. 748.

(14) Escmo. S.: He dado cuenta al Rey Ntro. Sr. de la carta de V. E. de 28 de abril último, con la que me remite un espediente promovido por el administrador de la aduana de Málaga, proponiendo se obligue á los capitanes y patrones de buques nacionales y estranjeros á que presenten el rol de su respectiva matrícula para exijir por él los derechos de navegacion segun su cabida; y enterado de todo S. M., se ha dignado resolver, de conformidad con el parecer del Capitan y director jeneral de la armada, que en la parte de arqueo no deben de manera alguna entrometerse los administradores de las aduanas, debiendo contentarse con que, al tiempo de despacharse cada embarcacion, le haga ostension del rol el capitan ó patron, para que en su vista satisfaga los derechos que le corresponda, por no oponerse esta medida á lo prescrito en la ordenanza de matrículas y posteriores Reales órdenes vijentes que hacen caducar la que se cita en el informe producido por la direccion jeneral de rentas, siendo prevencion que bajo ningun pretesto causen los referidos administradores la menor demora en la entrega del rol que se les presente. De su soberana órden lo digo á V. E. para su intelijencia y efectos consiguientes, y por resultas de su citada carta, devolviéndole el espediente segun me pedia en ella. Dios guarde á V. E. muchos años. Madrid 31 de mayo de 1829.—Luis María de Salazar.—Sr. Secretario de Estado y del despacho de Hacienda.

RUSIA. En Real órden de 18 de mayo de 1858 se circuló por marina el método establecido en Rusia para arquear los buques estranjeros que se presentan sin patente de nacionalidad ó manifiestos en los cuales se esprese el número de last que miden (1). Cada lastre ó last equivale á 53'326 quintales españoles.

S.

SALMONERA. Red para pescar salmones. Se verifica únicamente en el Océano en cuantos rios se hallan desde el Miño al Bidasoa. Como estos peces aunque hijos del mar se introducen en los rios muchas leguas arriba y aun se domicilian en los grandes pozos ó remansos que aquellos forman, han tenido lugar varias cuestiones con los terrestres, pretendiendo pescarlos en el agua dulce. *Véase Pesca*. Para evitar estos perjuicios y fijar otras cuestiones á que puede dar lugar esta pesca, se establecen diversas disposiciones en los art. 1 al 25 del trat 2.° de las pesqueras de salmones de las Ord. Gen. de Pesca (1).

(1) Direccion de Hidrografía.—Traduccion.— En el orijinal se lee lo siguiente: Revisado por S. M. el emperador en San Petersburgo el 10 de diciembre de 1857.—Firmado: El secretario del consejo de ministros, secretario de Estado.—Soukowkine.

Método para arquear los buques en lastre. (Cada lastre (last) equivale á 53,326 quintales españoles.)

1) Mídanse en piés ingleses: a) la eslora de la cubierta principal desde la cara de popa del branque á la proa del codaste: b) la manga de dentro á dentro del tablon del forro, tomada en la mitad de la eslora; y c) el puntal desde la cara inferior del tablon de la cubierta, hasta el macizo de los fondos, por la caja de bombas.

2) Multiplíquense entre sí las tres dimensiones precedentes, á saber: eslora, manga y puntal: se parte el producto de esta multiplicacion por 130, y el cociente dará las toneladas de arqueo: y partiendo este cociente por 2, resultarán las toneladas de arqueo en lastres.

3) Cuandos los buques tienen toldillas ó saltillos en la cubierta superior, se debe medir asimismo su eslora interior, la manga tomada en la medianía de la eslora, y el puntal tomado entre la cara alta de la cubierta y el forro de la toldilla; se multiplicarán una por otra estas tres dimensiones; se parte el producto por 90, y el cociente se partirá por 2. Agregando este último cociente á la cantidad obtenida anteriormente, y la suma que resulte será el arqueo total del buque, espresado en lastres.

4) Para arquear buques de vapor, se debe seguir el mismo método que para los de vela, debiéndose sin embargo rebajar del producto del arqueo, tres cuartas partes de un lastre por cada fuerza nominal de la máquina de vapor.—El escrito que precede es fiel y puntual traduccion del orijinal en idioma francés. Madrid 6 de mayo de 1858.—Juan Santiago Lobo, intérprete de marina de esta corte.

(1) Art. 1.° Aunque segun los puertos en que se emprende la pesca de salmones, por causa de las circunstancias locales y antiguas costumbres hay alguna va-

SANIDAD. En esta materia debe observarse en el dia la ley que

riedad en las redes, gobierno de los pescadores y tiempos de pesquera, á que se añade la influencia que tienen ciertas abusivas armazones con que se atajan los rios; sin embargo se ha de proceder con arreglo á estas ordenanzas en cuanto fuere adaptable al bien de los pescadores y fomento de la pesca, sobre cuya observancia vijilarán respectivamente las justicias de ambas jurisdicciones en los pueblos marítimos.

Art. 2.° Las redes que se han de usar y se conocen en diferentes partes con los nombres de *traineras*, *pardellos*, *rasgales*, *alvergo*, *salmoneras* ú otros, no deben esceder de *cien* brazas de largo á lo mas, ni su anchura de *cuatro*, la malla de las bandas de *seis* pulgadas en cuadro á lo menos, y de *tres* en las telas ó piezas de que esté formado el centro de la red; y los cabos ó cuerdas han de ser del grueso y largo á proporcion de los terrenos ó costas en que se rede.

Art. 3.° El tiempo oportuno para la pesca de salmones empezará precisamente desde 1.° de enero, y ha de concluir el último dia de junio: quedando prohibida lo restante del año en todos los rios y sus embocaduras.

Art. 4.° Las tripulaciones de los barcos, ya sea pescando cada barco de por sí, ó en comunidad y cuerpo de gremio, procederán por turno en los lances que hayan de echar: empezando á establecerle por medio de suertes ó de otro modo en que no pueda haber perjuicio.

Art. 5.° Finalizado el mes de junio ninguna persona podrá emprender la pesca, que comunmente se intitula de *salmones agostizos*, aunque alegue que usa de otras redes permitidas, distintas de la *salmonera*.

Art. 6.° Si alguno faltare á lo que prescribe el artículo anterior, se le exijirá por la primera vez la multa de seis ducados; y si reincidiere pagará la misma, y perderá la red, que se ha de vender al que mas diere, y su producto será repartido entre los pobres del gremio.

Art. 7.° Sufrirá iguales penas el que pescare con red de malla, cuyo cuadrado fuese menor de las *seis* pulgadas en banda, y *tres* en cope, que se establece en el artículo 2.°

Art. 8.° Cualesquiera persona que en los tiempos en que regularmente bajan al mar las crias de salmones mantenga redes, ú otro arte con que se atajen ó pesquen: se le embargará y venderá para repartir su valor entre los pobres del pueblo, con cuatro ducados que se le exijirán de multa, y apercibimiento de que si reincidiese, sufrirá la de cincuenta de la propia moneda.

Art. 9.° Mientras durare la costera de salmones, ningun barco empleado en la pesca ha de echar las redes, acercándose precisamente á la inmediacion de entrada ó embocadura del rio, aunque en ella haya lances conocidos.

Art. 10. Los podrán echar á alguna distancia, evitando que la multitud de redes con que se persigue á los peces desde el momento que intentan entrar en el rio, hostigados se retiren, y vuelvan al mar.

Art. 11. Se prohibe durante la costera, que ningun pescador, ni otra persona en dicho « preciso paso de la entrada, embocadura ó barra de rio » se acerque á él destinadamente á ver y rejistrar cuando entran salmones.

Art. 12. Tampoco se ha de permitir á persona alguna se ponga de atalaya en cerro, montaña ó altura próxima á dicho « preciso paso de la entrada » y sus inmediaciones: mucho menos se tolerará, que desde sitios tales nadie vo-

para cuanto hace relacion á tan interesante punto asi para lo terrestre

cee ó haga señas que indiquen á la red que está de turno la venida ó paso de salmones.

Art. 13. Si ocurriese que á pesar de lo prevenido en los artículos anteriores, por medio del aviso ó seña que se puede hacer cuando entran los espresados peces, con certeza del lance una sola red haya pescado porcion grande de ellos, y las demás del largo de la ria carecen de la pesca que desde luego se impidió ó ahuyentó con semejante reprobado medio: se venderá la pesca cojida por aquella sola red, y del producto se formarán tantas partes como redes hubiere, inclusa la que pescó, entregándoselas respectivamente.

Art. 14. La contravencion á los artículos 11 y 12 en que alguno llegue á incurrir, se castigará sin perjuicio de lo que se establece en el 13 con dos ducados de multa, siendo matriculado; y si fuere de otro fuero aprehendido en la jurisdiccion marítima, se le formará sumaria por el juez de marina con insercion de este artículo, y se pasará á su juez competente para que le imponga la pena que corresponde al que falta á las reglas que para el bien comun se establecen en esta ordenanza, que se ha de hacer patente al público de cada pueblo por medio de edicto, antes que llegue la temporada de la pesca de salmones.

Art. 15. La práctica de los lances ya señalados sin esceder de los amojonamientos hechos, ó que se hagan en cada lance de por sí, se observará sin innovacion; y si conviniere variar en alguna parte ó en el todo, ha de ser con acuerdo del gremio, y conocimiento del ministro ó subdelegado de marina: y si este con su prudencia hallare, que las pesquerías de salmones que haya en el distrito de su jurisdiccion pueden en la novedad padecer detrimento, ó por alguna otra causa le padecen actualmente, deberá dar cuenta á su superior respectivo, y esperar providencia al remedio del daño.

Art. 16. En los lances de la pesca de salmones, no se ha de permitir al barco que tenga echada su red deje de bogar poco ó mucho segun convenga; pues ha de seguir al paraje ó punto determinado pàra que saltando la jente en tierra, llegue sin detenciones á rematar el lance.

Art. 17. Si alguno procediere contra lo que previene el anterior artículo, el patron del barco á quien compete la sucesion de turno le amonestará por tres veces en voz clara é intelijible para que cierre su lance; y de no ejecutarlo despues de tercera vez advertido, será árbitro de cortar ó atravesarle echando su red, sin incurrir en pena alguna; antes bien, en caso de recurso, se ha de castigar al moroso ó detenido.

Art. 18. Si el que está redando, despues de requerido por aquel á quien corresponde el turno, ú otro cualesquiera que se hallase en su espera, persistiere en mantenerse quieto, y cojiere cantidad crecida de salmones: haciéndose constar el requerimiento, sufrirá la pérdida de la mitad del pescado, la cual se ha de aplicar al que de turno lejítimo le hubiese hecho.

Art. 19. Por cuanto en semejantes acontecimientos suele ocurrir duda sobre la inocencia ó malicia de la accion, servirá de regla: que cuando en un sitio se hallen únicamente dos redes, será suficiente lo que declaren dos individuos de la tripulacion del barco que requirió, y uno de la del requerido.

Art. 20. Si el patron de él negase, y ninguno de los marineros de su barco contestasen afirmando el requerimiento; no obstante de que todos los del que requirió lo aseguren y no hubiere mas testigos, se desatenderá el recurso.

como para lo marítimo se publicó en 28 de noviembre de 1855 (1) en la

Art. 21. No se permitirá redar de abajo para arriba por el perjuicio de ahuyentar los salmones en la corriente de las rias.

Art. 22. Al que faltare á la ley comprendida en el artículo antecedente se le exijirán diez ducados de multa, que se han de repartir sin detencion entre los pobres del gremio.

Art. 23. En la reparticion de los productos de estas pescas, seguirá la costumbre de aplicar á la embarcacion y red una tercera parte: y de las dos restantes se formarán quiñones conforme el número de pescadores, aplicando á cada uno el que le corresponda.

Art. 24. Los ministros y subdelegados en sus respectivas provincias, por ningun pretesto consentirán el abuso de destinar solo media parte á los que se matriculan, hasta pasar cierto número de años.

Art. 25. Para que no haya motivo de duda sobre este punto, sin embargo de cualquiera uso ó costumbre, se ha de observar exactamente lo prevenido en el título 3, tratado 10, de las ordenanzas jenerales de la Real armada, artículo 29, 30, 32, y especialmente el 120, en que se concede «libre y francamente el aprovechamiento de la pesca en todas las costas, puertos y rias á los que se alistan en la matrícula de mar,» sobre lo cual no se disimulará la menor infraccion. *Trat. 2.º Ordenanzas de Pesca.*

(1) *Las disposiciones de esta ley que interesan á la marina son las siguientes:*

CAPITULO V.—DE LAS PATENTES.

Art. 17. Las patentes serán uniformes en todos los puertos de la Península é islas adyacentes, y se estenderán con arreglo á los modelos que publicará el gobierno.

Art. 18. Solo se espedirán dos clases de patentes: limpia cuando no reine enfermedad alguna importable ó sospechosa, y sucia en los demás casos.—Toda otra patente espedida en el estranjero, sea cual fuere su denominacion, sufrirá el trato de la sucia.—Igual trato sufrirá la limpia que haya mudado de carácter por los accidentes del viaje, y la espedida en puerto estranjero que no esté visada por el Cónsul español en él ó en alguno de los inmediatos si allí no lo hubiere.

Art. 19. Todos los buques llevarán patente, escepto los guardacostas, chalupas de la Hacienda y barcos pescadores.

Art. 20. Los vapores y los buques de vela de travesía que conduzcan á bordo mas de 60 personas llevarán precisamente profesores de medicina y cirujía, con su correspondiente botiquin reconocido por el director especial de sanidad, y aparatos de cirujía competentes.— Estos profesores serán nombrados y retribuidos por las empresas ó navieros: sus deberes y atribuciones serán objeto de una disposicion especial que dictará el gobierno.

Art. 21. No es obligatoria esta disposicion á los buques que trasporten pasajeros de un puerto de la Península á otro de la misma, ó á las islas Baleares y vice versa.

Art. 22. Al respaldo de las patentes, y en caso de necesidad por listas suplетorias, visadas por el jefe de sanidad, se anotarán siempre los nombres de los pasajeros que conduzcan.

que se comprende cuanto hace relacion á patentes, visita de naves,

CAPITULO VI.—Visita de naves.

Art. 23. Se reconocerán y visitarán segun prevenga el reglamento de sanidad marítima, cuantos buques lleguen á los puertos, sin cuyo requisito no se les dará plática, ni se les permitirá dejar en tierra persona alguna ni parte del cargamento.

Art. 24. Los directores especiales podrán eximir de la visita y reconocimiento á los buques dispensados de llevar patente, como tambien á los de vapor y cabotaje de cuyas condiciones hijiénicas y habitual aseo estén satisfechos. Sin embargo, esta escepcion no será absoluta, particularmente en verano, y cesará por completo cuando exista alguna enfermedad importable en el litoral del reino ó en los países mas cercanos.

Art. 25. La visita se hará inmediatamente á todo buque, inclusos los de guerra y destinados á correos, que arribe al puerto de sol á sol, y aun de noche en casos urjentes, como llegada de correos, naufrajios ó arribadas forzosas.

CAPITULO VII.—De los lazaretos.

Art. 26. Los lazaretos se dividen en sucios y de observacion. En los primeros harán cuarentena los buques de patente sucia, de peste levantina ó fiebre amarilla, y los que por sus malas condiciones hijiénicas hayan sido sujetos al trato de patente sucia. En los lazaretos de observacion, además de verificarse esta para todos los casos que se señalarán, serán considerados como sucios para el cólera-morbo asiático.

Art. 27. Habrá lazaretos sucios y de observacion en los puntos que el gobierno designe como necesarios.

Art. 28. En cada lazareto sucio habrá dos profesores de la facultad de medicina, un capellan, un conserje, y los porteros y celadores que el servicio haga necesarios.

CAPITULO VIII.—De las cuarentenas.

Art. 29. Las cuarentenas se dividen en rigorosas y de observacion. La de rigor lleva consigo el desembarco y espurgos de las mercancías que se enumeran en el art. 41, y se purga necesariamente en un lazareto sucio. La de observacion puede hacerse en cualquiera de los puertos en que haya lazareto de tal naturaleza, sin precisar el desembarco del cargamento.

Art. 30. Todo buque procedente del estranjero con patente limpia visada por el ajente consular español, con buenas condiciones hijiénicas, y sin accidentes sospechosos en el viaje, se admitirá desde luego á libre plática sin mas que la visita y reconocimiento, á no ser que conste oficialmente que en el punto ó puerto de donde proceda el buque se habia desarrollado alguna enfermedad contajiosa.

Art. 31. La patente limpia de los puertos de Ejipto, Siria y demás países del imperio Otomano será admitida á libre plática, segun se espresa en el artículo anterior, cuando aquel gobierno complete la organizacion del servicio sanitario, y se hayan establecido médicos de sanidad marítima en todos los puertos en que se juzgue necesaria su residencia; pero entre tanto será admitida dicha patente

lazaretos, cuarentenas, espurgos y tarifa de los derechos sanitarios que

cuando los buques hayan empleado por lo menos ocho dias si traen facultativo y diez cuando carezcan de profesor.

Art. 32. La patente limpia de los puertos de las Antillas y Seno Mejicano, de la Guaira y Costa-Firme, cuando los buques hayan salido desde 1.° de mayo hasta 30 de setiembre, á su llegada á nuestros puertos harán cuarentena de siete dias para las personas y buques.—A las primeras se les contará desde la entrada en el lazareto y á los segundos desde que termine la descarga. A pesar de la patente limpia, los buques que por su mal estado hijiénico induzcan sospecha podrán quedar sujetos al trato de patente sucia como medida de precaucion.

Art. 33. La patente sucia de peste levantina se sujetará á una cuarentena rigorosa de quince dias.

Art. 34. La patente sucia de fiebre amarilla sin accidente á bordo durante la travesía hará una cuarentena rigorosa de diez dias, y de quince cuando haya habido accidentes.

Art. 35. La patente sucia de cólera-morbo asiático obligará á una cuarentena de diez dias si hubiere acaecido accidente á bordo, y de cinco dias si el viaje ha sido feliz.

Art. 36. Las procedencias de los países inmediatos ó intermedios notoriamente comprometidos, así de la fiebre amarilla como del cólera-morbo asiático, y las de aquellos cuyas cuarentenas hayan sido menores que las señaladas por esta ley, sufrirán una observacion de tres dias, sujetando al buque á las medidas hijiénicas.

Art. 37. La cuarentena que se haga en un puerto intermedio entre el de partida y el del destino se deducirá del designado en España para la patente respectiva, siempre que se acredite debidamente.

Art. 38. Los directores, de acuerdo con las juntas de sanidad, podrán adoptar medidas cuarentenarias contra el tifo, viruela maligna, disentería y otra cualquiera enfermedad importable; pero estas medidas escepcionales se aplicarán tan solo á los buques infestados, y en ningun caso comprometerán al país de su procedencia.—Ninguna medida sanitaria podrá llegar al estremo de rechazar ó despedir un buque sin prestarle los ausilios convenientes.

Art. 39. Los dias de cuarentena se entenderán siempre de veinte y cuatro horas; y como pudiera ocurrir que en alguno de los buques cuarentenarios se presentase algun caso sospechoso de contajio, la cuarentena principiará á contarse desde el dia en que desaparezca toda sospecha.

Art. 40. Los buques procedentes de puertos en que se ha sufrido la peste, fiebre amarilla ó el cólera-morbo seguirán sujetos á las respectivas cuarentenas, algun tiempo despues de declararse oficialmente su cesacion: el espresado espacio será el de treinta dias en los casos ordinarios para la peste, veinte para la fiebre amarilla y diez para el cólera.

CAPITULO IX.—De los espurgos.

Art. 41. En patente sucia y aun en la limpia, si el buque no reuniese buenas condiciones hijiénicas, se desembarcarán y espurgarán en el lazareto ó en sitios adecuados los jéneros siguientes: ropas de uso y efectos de la tripulacion y pa-

deben satisfacer los buques á sus entradas y salidas de los puertos, y tambien la Real órden de 9 de noviembre de 1858 (2) espedida por el

sajeros, cueros al pelo y de empaque, pieles, plumas y pelos de animales, lana, seda y algodon, trapos, papeles y animales vivos.

Art. 42. No se admitirán en los lazaretos sustancias animales ó vejetales en putrefaccion; cuando se hallaren con estas condiciones, se quemarán ó arrojarán al mar. La correspondencia oficial y de particulares se admitirá desde luego, prévias las precauciones necesarias.

Art. 43. Los efectos del cargamento no mencionados en el artículo anterior se ventilarán abriendo las escotillas y colocando en ellas las mangueras de ventilacion necesarias.

Art. 44. Se ventilarán en la misma forma que en el artículo anterior se prescribe, el algodon, lino y cáñamo cuando durante el viaje no hubiese ocurrido accidente alguno, pues en caso contrario se descargará en el lazareto y se espurgará convenientemente.

Art. 45. En todos los casos mencionados en la segunda parte del art. 42, y en en los dos siguientes, será el buque ventilado espuesto en seguida á las fumigaciones oportunas, y sujetos á las demás medidas hijiénicas que reclame su estado, á juicio del director de sanidad del puerto.

Art. 46. En ningun caso se admitirán á libre plática y circulacion los artículos ó jéneros del cargamento de un buque cuarentenario ínterin no haya terminado la cuarentena; esceptuándose los metales y demás objetos minerales, que podrán ser admitidos despues de cuarenta y ocho horas por lo menos de ventilacion sobre cubierta.—El numerario será recibido desde luego, previas las convenientes precauciones.

CAPITULO X.— De los derechos sanitarios marítimos.

Art. 47. No se exijirán en lo sucesivo otros derechos sanitarios que los que se establecen en la tarifa adjunta á esta ley.

Art. 48. Los buques estranjeros satisfarán los mismos derechos sanitarios que los nacionales.

Art. 49. Quedan exentos del pago de todo derecho sanitario : — 1.° Los buques de guerra, las chalupas de la hacienda y los buques guarda-costas.—2.° Las embarcaciones que entren por arribada forzosa, aunque con libre plática, mientras no descarguen ó verifiquen alguna operacion mercantil.—Los barcos pescadores y los de cabotaje que no pasen de veinte toneladas estarán esceptuados de los derechos de entrada.

Art. 50. La recaudacion de los derechos sanitarios se hará directamente por los empleados de hacienda pública con intervencion de los de sanidad.

Art. 51. Las alteraciones que en la tarifa se hicieren no rejirán hasta trascurridos seis meses desde su publicacion y de haberse notificado á las potencias marítimas. *Ley de 28 de noviembre de* 1855.

(2) Ilmo. Sr.: Enterada la Reina (Q. D. G.) del espediente instruido en esa direccion jeneral sobre la marcha que debe seguirse en las aduanas para el cobro de los derechos sanitarios y abono de haberes á las juntas del mismo ramo, se ha servido aprobar, de acuerdo con los ministerios de gobernacion y marina, la adjunta

Ministerio de Hacienda, de acuerdo con el de Gobernacion y Marina, en

instruccion formada para dicho efecto por ese centro directivo, y mandar que se proceda desde luego á la publicacion de la misma en la Gaceta oficial de esta corte —De Real órden lo digo á V. I. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios guarde á V. I. muchos años. Madrid 9 de noviembre de 1858.—Salaverría.— Sr. Director jeneral de aduanas y aranceles.

INSTRUCCION *para el cobro de los derechos de policía sanitaria, su ingreso en tesorería y pago de los haberes correspondientes á las juntas del ramo establecidas en los puertos de cuarta clase.*

Art. 1.° En todos los puertos y lazaretos de la península é islas adyacentes, se exijirán así á los buques estranjeros como á los nacionales, los derechos que espresa la siguiente

TARIFA.

DERECHOS DE ENTRADA.

Los buques de cabotaje mayores de veinte toneladas, pagarán por cada una en viaje redondo 25 céntimos de real.—Los buques procedentes de los puertos del Mediterráneo y demás puertos de Europa, incluso el litoral de Africa hasta el paralelo de las Islas Canarias, pagarán por tonelada y viaje redondo 50 céntimos de real. —Los buques de las demás procedencias, satisfarán en cada viaje un real por tonelada.

DERECHOS DE CUARENTENA.

Los buques de todas clases satisfarán 25 céntimos de real por tonelada cada dia de cuarentena, así en los lazaretos súcios como en los de observacion.

DERECHOS DE LAZARETOS.

Cada persona satisfará por derechos de estancia en el lazareto 4 rs. diarios.—Los jéneros que hayan de purgarse satisfarán por el mismo concepto:—La ropa y efectos de equipaje de cada individuo de la tripulacion 5 rs.—La ropa y efectos de cada pasajero, 10 rs.—Los cueros ó pieles de vaca, 6 rs. el ciento.—Las pieles finas, 6 rs. el ciento.—Las pieles de cabra, carnero, cordero y otras ordinarias, de animales pequeños, á 2 rs. el ciento.—La pluma, pelote, pelo, lana, trapos, algodon, lino y cáñamo, 1 real cada quintal.—Los grandes animales vivos, como caballos, mulas, etc., 8 rs. cada uno.—Los animales pequeños, 4 rs.

DERECHOS DE PATENTE.

Las patentes se espedirán y refrendarán gratis.

ADVERTENCIAS.

Los buques cuarentenarios costearán por separado los gastos que ocasione la descarga de los jéneros, su colocacion en los cobertizos y tinglados y su espurgo. Igualmente pagarán por separado los gastos que ocasione la aplicacion de las medidas

que se fijan los diversos derechos sanitarios en conformidad á la espresada ley, y con mayores detalles se establece el modo de exijirlos.

hijiénicas que deban practicarse antes de la partida ó el arribo de las embarcaciones, segun dispongan los reglamentos ó lo exija el estado del buque. Para estas operaciones se proporcionarán á los buques todas las facilidades posibles, no haciéndose gasto alguno sin conocimiento ó intervencion del capitan, patron ó consignatario. Las personas que hagan cuarentena en los lazaretos, costearán los gastos que ocasionen, pues que los 4 rs. diarios que á cada uno se exijen, no son mas que un derecho por la residencia.

Art. 2.° Es viaje redondo el que hace un buque desde el puerto de su salida hasta el de su destino, y de este al de su salida, sin tocar en puerto intermedio ni á la ida ni á la vuelta. No son aplicables los beneficios de las disposiciones 1.ª y 2.ª de la tarifa al viaje que no reuna estas circunstancias.

Art. 3.° La navegacion de las costas de España, se divide en pequeño y grande cabotaje. Se entiende por grande cabotaje el tráfico que se hace en toda la estension de aquellas sin perderlas de vista y tomando por guia principal los puntos conocidos de ellas. Se considerará navegacion de pequeño cabotaje, el tráfico que se hace de un puerto á otro de la misma provincia civil, ó el mas próximo de la provincia inmediata por uno y otro lado.

Art. 4.° Los buques de vela que se propongan hacer viaje redondo, satisfarán los derechos de entrada en el puerto de salida antes de recibir la patente, quedando exentos de pago á su regreso al mismo, si su viaje no ha mudado de carácter por haber tocado en un puerto intermedio. En este caso satisfarán nuevamente los derechos en los términos que prescribe la tarifa, segun la diferente clase y cabida del buque y de su navegacion.

Art. 5.° Se satisfarán igualmente los derechos de entrada en cada uno de los puertos en que arriben, siempre que permanezcan en ellos mas de 24 horas.

Art. 6.° Los buques que permanezcan mas de 24 horas en un punto, si no se hallan comprendidos en el segundo caso del artículo 12 de esta instruccion, satisfarán los derechos de entrada, tanto si vienen en lastre como con carga, y sin distincion entre los que descarguen en todo ó en parte y los que vuelven á salir con el mismo cargamento.

Art. 7.° Los derechos sanitarios de entrada se satisfarán segun el número de toneladas que midan los buques, y no por el de toneladas de carga. Las fracciones de tonelada no se toman en cuenta para el pago de derechos sanitarios. Se entenderá siempre por tonelada legal la capacidad de un kilólitro.

Art. 8.° Para reducir á kilólitro las toneladas que resultan del sistema de arqueo adoptado por la marina en virtud de Real órden de 18 de diciembre de 1844, que son los que deben constar en los roles de los buques nacionales, se multiplicará por 1.5184 el número de las que midan.

Art. 9.° Los buques trasportes estranjeros aunque sean propios de sus respectivos gobiernos ó fletados por cuenta de los mismos, serán considerados como mercantes para la imposicion y adeudo de los derechos sanitarios.

Art. 10. Los buques de vapor que verifiquen con toda regularidad viajes periódicos, préviamente anunciados al público, serán considerados como de cabotaje para los efectos del derecho de entrada, no satisfaciendo mas de una vez los 25 céntimos de real por tonelada. Este pago tendrá efecto en el puerto de su salida si

2. El pago de los derechos sanitarios se modifica segun el viaje que la nave emprenda pueda calificarse ó no de redondo, acerca lo cual

es español, y en el de regreso si el de salida es puerto estranjero; y se considerará como viaje redondo cada una de sus espediciones completas, toque ó no toque en puertos intermedios.

Art. 11. Los buques mercantes cuarentenarios de todas clases, pagarán además de los derechos de cuarentena y lazareto, el de entrada, si terminada la cuarentena pasan á fondear al puerto mercante inmediato al lazareto sucio ó de observacion y permanecen en él mas de 24 horas.

Art. 12. Quedan exentos del pago de todo derecho sanitario: —1.° Los buques de guerra, las chalupas de la hacienda, los buques guarda-costas y los yachts ó embarcaciones de recreo.—2.° Las embarcaciones que entren por arribada forzosa, aunque con libre plática, mientras no verifiquen alguna operacion de carga ó descarga.—No se considerará como tal el embarco y desembarco de pasajeros.

Art. 13. Los buques menores de 20 toneladas de porte ó cabida, estarán exentos del derecho de entrada en todos los puertos, sea cual fuere el de su matrícula ó el de su procedencia mientras hagan la navegacion de pequeño cabotaje, segun el artículo 2.°; pero si la navegacion pierde este carácter, satisfarán los derechos sanitarios con relacion á las toneladas que midan. Tambien están esceptuados de pagar el indicado derecho los barcos pescadores.

Art. 14. No deben satisfacer los 4 rs. diarios que señala la tarifa por residencia personal en los lazaretos los individuos del ejército y la armada, así en activo servicio como retirados y licenciados; los empleados activos y pasivos con real nombramiento, los niños menores de siete años, los náufragos, los pobres de solemnidad y los individuos embarcados á espensas del gobierno de su país ó de oficio por los cónsules.

Art. 15. Las alteraciones que en la tarifa se hicieren no rejirán hasta trascurridos seis meses desde su publicacion, y de haberse notificado á las potencias marítimas.

Art. 16. Quedan abolidas todas las exenciones, costumbres ó prácticas particulares que respecto á visitas y pago de derechos sanitarios se han guardado ú observado en algunos puertos en cuanto sean contrarios á la presente instruccion, si no reconocen por oríjen un tratado internacional subsistente. Tampoco se exijirán á los buques ni pasajeros obvenciones de ninguna clase.

Art. 17. La recaudacion de los derechos sanitarios se hará directamente por los empleados de aduanas, con intervencion de los de sanidad.

Art. 18. La intervencion de que se hace mérito en el artículo anterior, se ejercerá de la manera siguiente: Despues de satisfechos en la aduana los derechos sanitarios, pasará el capitan, patron ó consignatario del buque á las oficinas de sanidad con el recibo que en aquella dependencia se le hubiere espedido, para que se tome razon de él, y verificado, ponga el funcionario que lo realice el sello de la Junta de sanidad, las palabras, «con mi intervencion» y su media firma.—Sin que conste este requisito, no se habilitará de salida al buque de que se trata.—El presidente de la Junta de sanidad manifestará al administrador de la aduana qué empleado ha de desempeñar las funciones espresadas en el párrafo segundo de este artículo, haciendo constar su firma al márjen del oficio en que lo verifique.—El mismo presidente autorizará con su firma, en señal de haber ejercido la intervencion

debe estarse á lo dispuesto en Real decreto de 7 de mayo de 1856 (3), en el que se copiaron testualmente gran número de los artículos de la citada Real órden de 9 de noviembre de 1858.

que le está encomendada, las relaciones que para justificar los ingresos deben acompañar á las cuentas de rentas públicas que ha de rendir la administracion de aduanas.

Art. 19. Los haberes correspondientes á los empleados del ramo de sanidad en los puertos de las tres primeras clases, figurarán en el presupuesto de gastos del ministerio de la gobernacion, y se satisfarán de la manera establecida por punto jeneral con relacion á los demás funcionarios de dicho departamento.—Los que deban percibir las juntas de los puertos de cuarta clase, se pagarán en la forma que espresan los artículos 20, 21 y 22 de esta instruccion.

Art. 20. Los administradores de aduanas pondrán mensualmente en la tesorería de provincia ó en la depositaría, donde la hubiere, las cantidades recaudadas por derechos sanitarios; con deduccion de las tres cuartas partes, que deberán entregar á las juntas de los puertos de cuarta clase, exijiendo de estas las nóminas que acrediten su distribucion.

Art. 21. A la vez entregarán á la misma tesorería ó depositaría las nóminas mencionadas en el artículo anterior, cuyo documento se admitirá tambien en dichas dependencias como efectivo procedente de los derechos de que se trata.

Art. 22. La contaduría de provincia, á la cual por el administrador de aduanas se dará aviso de las cantidades á que asciendan las nóminas, espedirá los nombramientos oportunos, con cargo al capítulo del presupuesto en donde figuren los haberes de las citadas juntas, pasándolos á los tesoreros para que se daten de su importe.

Art. 23. Los ingresos y pagos que ocurran por los conceptos mencionados, figurarán en las respectivas cuentas y gastos de rentas como los demás productos y gastos del ramo de aduanas, acompañando los justificantes establecidos en la instruccion vijente de contabilidad.—Las cantidades á que se calcule podrán ascender los haberes de las juntas de cuarta clase, se incluirán en los presupuestos mensuales de obligaciones que remiten los administradores á la direccion jeneral de aduanas y aranceles.—S. M. la Reina se ha servido aprobar esta instruccion. Madrid 9 de noviembre de 1858.—Salaverría.

(3) De conformidad con lo propuesto por mi Ministro de la Gobernacion, vengo en decretar lo siguiente:

Art. 1.° Es viaje redondo el que hace un buque desde el puerto de su salida hasta el de su destino, y de este al de su salida, sin tocar en punto intermedio ni á la ida ni á la vuelta. No son aplicables los beneficios de las disposiciones primera y segunda de la tarifa de derechos sanitarios, al viaje que no reuna estas circunstancias.

Art. 2.° La navegacion por las costas de España se divide en grande y pequeño cabotaje. Se entiende por grande cabotaje, el tráfico que se hace en toda la estension de aquellas, sin perderlas de vista, y tomando por guía principal los puntos conocidos de ellas. Se considera navegacion de pequeño cabotaje, el tráfico que se hace de un puerto á otro de la misma provincia civil, ó el mas próximo de la provincia inmediata por uno y otro lado.

Art. 3.° Los buques de vela que se propongan hacer viaje redondo satisfarán

3. Por el art. 16, de las Ord. de las Aduanas de 10 de setiembre de 1857, se declara al administrador de la Aduana vocal nato de las Juntas de Sanidad.

los derechos de entrada en el puerto de salida antes de recibir la patente, quedando exentos de pago á su regreso al mismo, si su viaje no ha mudado de carácter por haber tocado en algun puerto intermedio. En este caso satisfarán nuevamente los derechos en los términos que prescribe la tarifa, segun la diferente clase y cabida del buque y de su navegacion.

Art. 4.° Satisfarán igualmente los derechos de entrada en cada uno de los puertos en que arriben, siempre que permanezcan en ellos mas de veinte y cuatro horas.

Art. 5.° Se esceptuan del pago de derechos, en caso de arribada forzosa, á no ser que verifiquen ó sigan verificando alguna operacion de carga ó descarga.

Art. 6.° No se considera operacion mercantil de carga ó descarga el embarco y desembarco de pasajeros.

Art. 7.° Los buques que permanezcan mas de veinte y cuatro horas en un puerto, si no se hallan comprendidos en la escepcion del art. 5.°, satisfarán los derechos de entrada, tanto si vienen en lastre como con carga, y tambien sin distincion entre los que descarguen en todo ó en parte, y los que vuelvan á salir con el mismo cargamento.

Art. 8.° Los derechos sanitarios de entrada se satisfarán segun el número de toneladas que midan los buques, y no por el de toneladas de carga. Las fracciones de toneladas no se toman en cuenta para el pago de derechos sanitarios.

Art. 9.° Se entenderá siempre por tonelada legal la capacidad de un kilólitro.

Art. 10. Los buques menores de veinte toneladas de porte ó cabida, estarán exentos del derecho de entrada en todos los puertos, sea cual fuere el de su matrícula ó el de su procedencia, mientras hagan la navegacion de pequeño cabotaje segun el art. 2.°; pero si la navegacion pierde este carácter, satisfarán los derechos sanitarios con relacion á las toneladas que midan.

Art. 11. Los buques trasportes estranjeros, aunque sean propios de sus respectivos gobiernos ó fletados por cuenta de los mismos, serán considerados como mercantes para la imposicion y adeudo de los derechos sanitarios.

Art. 12. Se declaran asimilados á lós buques de guerra los *Yackts* ó embarcaciones de recreo, y quedan en su consecuencia exentas del pago de derechos de entrada.

Art. 13. Los buques de vapor que verifiquen con toda regularidad viajes periódicos, previamente anunciados al público, serán considerados como de cabotaje para los efectos del derecho de entrada, satisfaciendo solo 25 céntimos de real por tonelada en el puerto de su salida si es español, y en el de regreso si el de salida es puerto estranjero; y se considera como viaje redondo cada una de sus espediciones completas, toquen ó no toquen en puertos intermedios.

Art. 14. Los buques mercantes cuarentenarios de todas clases pagarán, además de los derechos de cuarentena y lazareto, el derecho de entrada, si terminada la cuarentena pasan á fondear al puerto mercante inmediato al lazareto sucio ó de observacion, y permanecen en él mas de veinte y cuatro horas.

Art. 15. Quedan abolidas todas las exenciones, costumbres ó prácticas particulares, que respeto á visita y pago de derechos sanitarios se han guardado ú ob

4. En el art. 32, tít. 14, Ord. de Mat. (4) se reconoce la facultad que tienen las Juntas de Sanidad para la imposicion de penas á los capitanes que sin su permiso consientan se desembarquen pasajeros ó tripulacion del buque de su mando. Véase el número 6 en *Naufrajio*, y el núm. 5 en *Capitan de Puerto*.

SANTO DOMINGO. El tratado de comercio que nos liga con aquella república, véase en *Dominicana*.

SARDINAL. Red de hilo de lino muy delgado con que en el Mediterráneo se pesca la sardina. Para dar á esta pesca todo el fomento de que es susceptible cuando sus varios ramos se dirijen por las reglas de la equidad en los arts. 1 al 13, Tit. 3, Trat. 1 Ord. Gen. de Pesca (1) se ha prevenido cuanto puede contribuir á un objeto tan importante.

servado en algunos puertos, en cuanto sean contrarias á la ley de sanidad y á la tarifa aprobada con la misma y al presente decreto, si no reconocen por orijen un tratado internacional subsistente.—Dado en Palacio á siete de mayo de mil ochocientos cincuenta y seis.—Está rubricado de la Real mano.—El Ministro de la Gobernacion, Patricio de la Escosura.

(4) Art. 32. Al capitan ó patron que llegando á puerto dejare saltar su jente en tierra antes de recibir el permiso para ello, ó que de cualquiera otra suerte contraviniere á lo establecido por los reglamentos ú ordenanzas de sanidad, quedará sujeto á todo el rigor de sus penas. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(1) Art. 1.° Siendo las *sardineras* por sus dimensiones, horas en que se calan, y cebo de que se necesita para pescar con ellas, muy diferentes de otras destinadas en diversas costas á la propia pesca como *sardinal*, y *jeito*, que tienen sus peculiares reglas, observarán sin alteracion las de este título.

Art. 2.° Ningun pescador echará su red á la inmediacion de otro que se halle calado, y le haya entrado sardina, si este no se lo permitiere, ó le llamare.

Art. 3.° En ambos casos lo ha de ejecutar por babor ó estribor segun le señale, y con el cuidado correspondiente á no irse sobre su barco, ó ahuyentarle la pesca.

Art. 4.° Si dos barcos de *sardineras* calaren con demasiada proximidad por abundancia de pesca, de modo que con la corriente pueda irse uno sobre otro, y enredarse las redes: el que llegó último ha de levantar la suya, y se alargará á competente distancia.

Art. 5.° Cuando suceda que dos ó mas barcos llegasen á calar á un tiempo en un propio sitio, procurarán apartarse en términos de no poderse perjudicar enfilados en la direccion de la corriente, trabajando con los remos uno por babor y otro por estribor á fin de conservar el trecho que para ambos fuere conveniente.

Art. 6.° En las incidencias de mutacion repentina de corriente, aguacero, fugada de viento ú otro accidente imprevisto en que sucede enredarse dos redes por caer un barco sobre otro, los patrones de ambos recojerán su red del mejor modo posible.

Art. 7.° Cuando en tales casos hubiese algun impaciente, que por despecho del contratiempo sobrevenido causare estrago en la red con que se enredó la suya, le ha de resarcir á tasacion de peritos.

SARDINERA. Barco á proposito para pescar sardina, y tambien se aplica esta voz á las redes con que se ejecuta. La temporada regularmente empieza en junio y concluye en octubre ó noviembre y á veces se estiende á diciembre y enero.

2. Como la sardinera se usa en horas muy distintas del jeito y del sardinal, ó sea durante el dia, y además concurre la circunstancia especial del cebo que no hay en la pesca de estas, y es necesario en aquella, obligaron estos motivos desde un principio á los pescadores á que formasen estatutos ó acuerdos para gobernarse; con presencia de ellos por los artículos 1 al 13 del Tit. 3, Trat. 1 de las Ord. Gen. de Pesca (1) se dictaron las precauciones que convenia adoptar segun los casos.

Art. 8.° Al que reincidiere en semejante esceso, además de pagar el daño que su cólera hubiere causado, sufrirá la multa de cuatro ducados aplicados á los pobres del gremio.

Art. 9.° Los barcos que se emplearen en esta pesquera, no saldrán al mar sin tener en su bordo, además de la tripulacion de hombres correspondiente, dos muchachos de la edad de ocho hasta catorce años.

Art. 10. De la pesca cojida se suministrará á tales muchachos un tercio ó media parte segun su aplicacion, enseñándoles el oficio de hombres de mar, sin darles mal trato.

Art. 11. Todos los barcos sardineros que completaren su carga, podrán libremente regresar al puerto en cualquiera hora que lo consigan, sin que nadie pueda impedirlo.

Art. 12. Si dichos barcos dejando la sardina en tierra quisieren volverse al mar, lo podrán ejecutar inmediatamente.

Art. 13. Los pescadores sardineros partirán la pesca que lograren, aplicando á la embarcacion y redes la mitad; bien entendido, que el armador ó patron ha de costear el importe del cebo: y la mitad restante se dividirá por quiñones iguales entre los marineros, sin dejar de apartar antes, segun el art. 10, la respectiva porcion á los muchachos del barco; y además la parte que corresponda al fondo ó caja del gremio. *Tit.* 3, *Trat.* 1, *Ord. Gen. de Pesca.*

(1) Art. 1.° Las redes sardinales se calarán, guardando el trecho de separacion de las playas segun costumbre, y en que no causen daño.

Art. 2.° Por cuanto la pesca con ellas es á la deriva ó arbitrio de la corriente, los patrones procederán con toda precaucion, tomando entre sí las distancias competentes para evitar se enreden unos artes con otros; pues de verificarse, se obligará al que dió causa al daño, á que lo compense mediante valuacion de peritos.

Art. 3.° Sin perjuicio de la costumbre admitida jeneralmente de pescar desde que el sol se pone hasta que sale, no se impedirá el uso del *sardinal* en cualesquiera hora del dia que se vea rizar la sardina; con tal que no se perjudique á otros artes.

Art. 4.° En la ocasion de haber de calarse los sardinales sea de noche ó de dia en frente de los lances pertenecientes á las redes de tiro como *jábegas*, *boliches* y otras que dejan cabo en tierra, se ha de considerar como distancia precisa á lo menos una legua mar á fuera.

SARJENTO DE BRIGADA. Empleo que existe en cada comandancia y cuyo objeto es cuidar de las brigadas de campaña, revistar la jente, celar que los inferiores cumplan sus deberes y perseguir los prófugos. Recae este nombramiento en un sarjento de artillería ó de los batallones de marina inválido. Le nombra el comandante principal, á propuesta del particular del tercio respectivo. Art. 15, Tit. 1 y 11, Titulo 3 Ord de Mat. (1). El sueldo de estos sarjentos debe ser el de vivos en conformidad á la Real órden de 26 de abril de 1806. En otra de 24 de marzo de 1828, se dispuso que las vacantes de este destino se proveyesen en sarjentos cansados cuando los hubiese en la Brigada Real de Marina.

Art. 5.° Si los patrones sardinaleros faltaren á lo que previene el artículo anterior, serán responsables de las resultas, subsanando el lance que se justifique haber hecho perder al *boliche* ó *jábega* que lo reclame.

Art. 6.° El uso de las redes sardinales debe ser preferido en su lejítima temporada á otros artes, cuya pesca sea en la sazon menos lucrativa.

Art. 7.° Por cuanto las nasas suelen ser impedimento á las redes sardinales en su deriva, retirarán los patrones naseros sus artes, aproximando los calamentos hácia la parte de tierra.

Art. 8.° Si rehusaren ejecutarlo, les obligará el ministro ó subdelegado; en el concepto de que si resultase daño por enredarse el sardinal con la boya de la nasa, el patron cuya fuere le resarcirá segun estimativa de peritos.

Art. 9.° Los pescadores sardinaleros no se escusarán á vender de la pesca que cojieren, la que para cebo de sus anzuelos les pidan los de palangre, espinel, y bolantin, á los precios corrientes.

Art. 10. Serán de lo contrario multados los sardinaleros en cuatro pesos sencillos, que advertidamente vendan toda la pesca que hayan cojido.

Art. 11. Los ministros de las provincias y sus subdelegados procederán en semejantes casos escarmentando con multa doble á los que reincidieren.

Art. 12. Como en la pesca con *sardinales* varian segun los puertos, los métodos del repartimiento del pescado, deben subsistir las loables costumbres actuales.

Art. 13. Los ministros y subdelegados vijilarán cuidando que en esta parte no se introduzcan modos abusivos : pues en caso de notarse desórden en la actual práctica le reformarán. *Tit.* 3, *trat.* 1, *Ord. Gen. de Pesca.*

(1) Art. 15. Véase la nota 2 páj. 163.

Art. 11. En la comandancia de cada tercio se destinará tambien un primer sarjento de artillería ó de los batallones de marina de la clase de inválidos, para que con el título de *sarjento de las brigadas de campaña* cuide particularmente de su arreglo, segun las órdenes de sus respectivos comandantes, cele sobre la conducta de los demás empleados inferiores, reviste la jente, averigüe sus destinos, persiga á los prófugos, y se emplee en todas las dilijencias del servicio que conviniese cometerle. Estos sarjentos disfrutarán sobre los goces ordinarios de su clase el sobresueldo que se les asignare por reglamento, sin perjuicio de otros premios ó ventajas que hubiere merecido por sus servicios anteriores. *Tít.* 3, *Ord. de Mat.*

SARJENTO MAYOR. En cumplimiento de las Reales órdenes de 27 de setiembre y 24 de octubre de 1826, se acordó la supresion de este destino en todas las comandancias principales por otra de 27 de febrero de 1827; mas considerando que esta al igual que otras economías habian sido perjudiciales á la marina, se restableció por el art. 5 del reglamento orgánico del servicio pasivo de la Armada (1), al cual se le dió la consideracion de primer Ayudante del Comandante principal que le dán el art. 15, Tit. 1 Ord. de Mat. (2) y se le revistió de las mismas atribuciones que le confiere el art. 5 del Tit. 1 de dicha Ord. (3). Su nombramiento lo verifica S. M. á propuesta del Comandante principal remitida por el debido conducto, conforme resulta del reglamento citado y del art. 8 del Tit. 1 Ord. de Mat. (4), el cual deberá recaer en un Capitan de Fragata ó Teniente Coronel segun el art. 11 del referido reglamento y 5 de las citadas ordenanzas de matrícula.

SEDAL. Entre pescadores tiene diversos sentidos esta voz. Aquí la usamos en el de red semejante á la jabega y del mismo material el doble mas larga. Suele usarse en tiempo de la pesca de atunes. Acerca esta clase de red disponen lo conveniente para su acertado uso los art. 1 al 12 Tit. 2, Trat. 4, Ord. Gen. de Pesca (1).

(1) Véase la nota 3, páj. 258.

(2) Véase la nota 2, páj. 163.

(3) Véase la nota 1, páj. 256.

(4) Art. 8. En la provision de los empleos de sarjentos mayores, y segundos comandantes de los tercios y partidos se observará el propio método, con la distincion de que harán las propuestas los comandantes principales, entregándolas al respectivo capitan jeneral, para que informadas por este jefe, pasen al superior de la armada, debiendo atenderse á los que los sirvan con buen desempeño y conducta, á fin de conferirles las comandancias vacantes á que hicieren solicitud, y pueden optar aun con ascenso si se hubiesen hecho acreedores. *Tít. 1, Ord. de Mat.*

(1) Art. 1.° El sedal se ha de usar únicamente en las playas que convenga, y puntos establecidos para la pesca de atunes, bonítos, melvas, albacoras y otros peces de paso, en cuyos sitios tendrá la preferencia en la respectiva temporada.

Art. 2.° Esta esclusiva se entiende solo en los parajes en que notoriamente se viere la estacionaria frecuentacion de los referidos peces.

Art. 3.° Los arraeces ó patrones procederán en su pesquera con el gobierno y buen órden propio de su oficio : y en las cuentas de particiones han de observar la formalidad y pureza debida con los matriculados y jente de cabo de tierra que tengan empleada.

Art. 4.° Los sedales en cualquiera parte que pescaren se arreglarán en todo á los artículos relativos á la jábega, segun se espresan en el tít. 1.° de este tratado.

Art. 5.° No se alterarán, ni terjiversarán á pretesto del mayor volúmen del sedal, y se procederá contra todo aquel que maliciosamente lo intentare.

SEDICION. Todos los delitos contra el órden y la disciplina son de gravedad en la milicia, por cuanto atacan su existencia y tienden á destruirla.

2. Los deberes de los oficiales en caso de suceder á bordo algun motin ó desórden, las facultades omnímodas de todo bajel suelto para castigarlo formando desde luego Consejo de Guerra, si en su prudencia considera de necesidad un pronto escarmiento, y por último las penas mayores ó menores que segun el caso deban aplicarse se refieren en los art. 11, 13, 17 al 20, 25 y 26 Tit. 4, Trat. 5, Ord. de la Real Arm. (1).

Art. 6.° Ya sea que los sedales pesquen de compañía, ó cada uno de por sí en la temporada y paraje que mas les acomode, han de tener la preferencia á todo arte que no sea *almadraba de vista*, *monteleva* ó *buche*.

Art. 7.° El sedal no ha de impedir á las jábegas los boles ó lances que les convenga á la parte de su barlovento, ó aguas por donde pasan los atunes, siempre que tuvieren lance ó redadero conocido; con tal que medie la distancia de una legua á lo menos.

Art. 8.° Si en el espacio de dicha legua demarcada desde donde el sedal estableciere la pesca hubiere á su barlovento algun islote; restinga, punta saliente, ó embocadura de rio de continuo caudal de aguas, se aprovecharán las jábegas de los lances que hubiere en la misma costa hasta dichos puntos.

Art. 9.° En el sotavento del sedal, que se entiende la parte ó lado por donde ya pasaron los atunes así en pasaje como en retorno, podrán redar las jábegas con la inmediacion de un cuarto de legua.

Art. 10. Lo que previene el artículo anterior respeto á la jábega, debe entenderse estensivo á los artes útiles, ya sean de red ó de anzuelo.

Art. 11. Los armadores de sedal no les impedirán su respectiva pesca, á menos de no esceder de los límites prescritos, que en todo acontecimiento señalará el ministro ó subdelegado con acuerdo del gremio, para que ninguno lo ignore y se eviten dudas.

Art. 12. Concluido el paso ó retorno de atunes, podrá el sedal dedicarse indistintamente á pescar; pero no gozará de la esclusiva señalada en los artículos anteriores con respeto al barlovento y sotavento, sino que ha de estar sujeto lo propio que las jábegas al órden de suerte ó turno, alternando con ellas sin distincion. *Tit.* 2. *Trat.* 4, *Ord. Gen. de Pesca.*

(1) Art. 11. Cuando á bordo de un navío sucediere algun desórden, todo oficial de guerra deberá emplearse en embarazarle, prendiendo los delincuentes; y si alguno se dispusiere á la defensa, repugnare obedecer á los oficiales ó hiciere resistencia contra el sarjento ó cabo de escuadra, de guardia ú otro cualquiera de la guarnicion, será pasado por las armas, en cuya pena incurrirán todos los que fueren cómplices de cualquiera jurisdiccion que sean, siendo juzgados en consejo de guerra, al cual pertenece privativamente el conocimiento de causas de esta naturaleza.

Art. 13. Véase en la nota 3, páj. 728.

Art. 17. Cuando los soldados ó marineros de la tripulacion tuvieren que representar sobre pagas, víveres, maltratamientos que hayan recibido ú otros asuntos, lo podrán ejecutar, diputando cuatro ó cinco, que con sumision presenten la

3. En cuanto á la pena en que incurren en la marina mercante los reos de este delito vease lo dicho en *Desobediencia*.

SENTENCIAS. Vease *Apelacion*.

SEÑALES DE RECONOCIMIENTO. El pliego reservado que bajo este nombre debian llevar antiguamente las embarcaciones quedó suprimido por el art. 13, Tit. 9, de las Ord. de Mat. (1).

SOBRE ESTADÍAS. Vease *Estadías*.

queja al comandante de su navío, á cuya disposicion deberán sujetarse pena de la vida, en intelijencia de que se les dará satisfaccion siempre que este les haya hecho un agravio ó estorsion: y ordeno á los comandantes de escuadra y navíos no repugnen en tiempo alguno dar oidos á las quejas de la tripulacion, ó que cualquiera individuo les presentare, ni embaracen que recurran al comandante jeneral cuando de su resolucion se sientan agraviados, pena de suspension de empleo, y de mayor castigo segun la exijencia del caso.

Art. 18. Todos los que fueren cómplices en levantamiento ó rebelion, sea el que fuere el motivo que aleguen haberles obligado á esta determinacion, echarán suertes para que de cada diez uno sea ahorcado; pero los primeros fautores, como los que se hubieren puesto á la cabeza de los amotinados, y los que hubieren sido instrumento de fomentar y mantener la sedicion, serán ahorcados en cualquiera número que sean, sin escepcion de persona, aunque no tenga plaza en mi servicio, y solo vaya en el navío en calidad de pasajero.

Art. 19. Si en un navío que navegue suelto hubiere habido motin ó levantamiento de su equipaje, y su comandante juzgare indispensable á su seguridad sucesiva el pronto castigo de algunas cabezas de él, podrá mandar formar sin dilacion el proceso por uno de sus oficiales ó por el contador del navío si le pareciere conveniente para que haya mayor número de jueces en el consejo de guerra, que celebrará con todos los oficiales del navío con las formalidades ordinarias, y hará ejecutar la sentencia que hubiere resultado.

Art. 20. Si sucediere el motin estando á vista del enemigo ó en otro lance urjente en que convenga atajarlo con un pronto castigo, bastará que el capitan consulte sus oficiales sobre la determinacion que deban tomar; y cuando el caso sea tal, que no dé lugar á esta consulta, mando á los oficiales prendan algunos de los sediciosos, y en caso de resistirse á nombrar prontamente los autores, se les hará echar suertes para ser pasados por las armas, con declaracion que el comandante que hubiere tomado cualquiera de estas determinaciones, estará obligado á ponerla en noticia del Comandante jeneral del departamento cuando se restituya á él, y á justificar su conducta en consejo de guerra.

Arts. 25 y 26. Véanse en la nota 4, páj. 24.

(1) Art. 13. Para en adelante suprimo el pliego reservado de señales de reconocimiento, de que se proveia á las embarcaciones mercantes en tiempo de guerra, en el cual el capitan ó patron de todo buque indefenso tendrá por máxima principal evitar todo encuentro así de dia como de noche, y con igual esmero el de reconocer y ser reconocido. *Tit*. 9, *Ord. de Mat*.

SOCORRO. Vease *Ausilio*, los núm. 9 y 13 en *Capitan de Puerto* y el núm. 15 en *Naufrajio*.

SOLICITUDES. Acerca las que se hicieren por individuos sujetos al fuero de marina deben tenerse presentes las disposiciones siguientes:

1.ª Toda solicitud debe entregarla el que la hiciere á su jefe inmediato, por cuyo conducto previos los informes que exije el caso, se remitirá á la persona á quien se dirije, esceptuándose solo las que fueran en queja del mismo jefe, que se enviarán directamente al superior de aquel; así se halla dispuesto por los arts. 55 y 56, tit. 1, trat. 2, Ord. Gen. de la Armada, (1) y 15, Tit. 2.º Ord. de Mat. (2).

2.ª Cuando en una solicitud formada por dependiente de la jurisdiccion de marina se citen órdenes, no ha de hacerse en jeneral, sino espresando precisamente la fecha de la misma y aun su artículo á tenor de la Real órden de 12 de noviembre de 1824 (3).

(1) Art. 55. Todas las instancias que tuvieren que hacerme los oficiales de la armada, han de entregarlas precisamente á su comandante natural inmediato, y pasarse por este al del departamento ó escuadra: quien hallándolas admisibles por sus circunstancias, me las dirijirá con su informe por medio de mi secretario de estado y del despacho de marina. Si las instancias fuesen para retiro, ó sobre recursos de agravio, el comandante del departamento ó escuadra las remitirá con informe al director jeneral, que es quien solamente ha de pasarlas á mis manos con el suyo: y prohibo el que se admitan las de oficiales retirados para volver al servicio, no mediando algun mérito especial que lo pida como recompensa, ó no estando acordado el retiro con espresion que lo anuncie para el caso de cesar el motivo.

Art. 56. Unicamente cuando el comandante de departamento ó escuadra se negase á admitir y dar curso á la instancia, rogado á ello con la subordinacion debida, permito al oficial, que si se considera agraviado, la envie en derechura á mi secretario del despacho, espresando la denegacion del comandante, y noticiando respetuosamente á este que lo ejecuta así: sin la cual circunstancia no solo se desatenderá la solicitud en mi despacho, sino que el contraventor incurrirá en mi desagrado para la mortificacion conveniente á la naturaleza del recurso. *Tit. 1. Trat. 2, Ord. Gen. de la Real Arm.*

(2) Véase en la nota 2, páj. 446.

(3) Escmo. Sr.: S. M. ha advertido con repeticion que muchos jefes de las diversas corporaciones de la armada, bien en sus representaciones á esta via reservada, bien en sus informes, apoyan sus opiniones ó reclamaciones citando en jeneral las ordenanzas ó las reales órdenes vijentes sin espresar los artículos de aquellas, ó las fechas de estas como debieran, para facilitar el conocimiento de los fundamentos y autoridades de que han hecho ó hacen mérito en sus providencias ó esposiciones; y siendo la voluntad de S. M. que en lo sucesivo no se omita una circunstancia tan necesaria y conveniente para facilitar el despacho de los negocios, me manda advertirlo á V. E. para que, circulando en la armada esta soberana resolucion, tenga por todos la mas puntual observancia. Dios guarde, etc. Madrid 12 de noviembre de 1824.

3.ª El jefe que reciba una solicitud le debe dar curso aun cuando la considere injusta esponiendo sin embargo acerca ella cuanto tuviere por conveniente; mandóse de esta suerte en las Reales órdenes de 6 y 28 noviembre de 1802 cuyo cumplimiento se recordó por órden del almirantazgo de 18 de junio de 1856 (4).

4.ª Esceptúase de la regla anteriormente sentada y no debe por consiguiente darse curso á las solicitudes siguientes: 1.º á las que apareciesen suscritas por apoderados ó por deudos de aquellos á cuyo favor se forman á tenor de Reales órdenes de 23 de noviembre de 1828, 26 de febrero de 1833, 20 de setiembre de 1848 y otras varias que se pudieran citar. 2.º Las que no se hallen estendidas en papel del sello cuarto como estaba mandado ya por Real cédula de 4 de abril de 1794 y tambien en el art. 62 de la cédula de 16 de febrero de 1824 y en la actualidad por el Real decreto sobre papel sellado de 8 de agosto de 1851 cuyo cumplimiento se ha recordado por los ministerios de guerra y marina en las Reales órdenes de 17 de octubre de 1836, 16 de junio de 1839 y 30 de abril de 1845. 3.º Las que se presenten sin los documentos necesarios para su resolucion á tenor de lo mandado en Real órden de 14 de noviembre de 1824 (5).

(4) Habiendo notado el Almirantazgo que en las instancias que se dirijen de las diversas clases de individuos de la armada, no se llenan los requisitos marcados en las Reales órdenes de 6 y 28 de noviembre de 1802 de otras posteriores recordatorias de las mismas, y de lo marcado en el Real de creto de 4 de abril último; encargo á V. S., por acuerdo de la espresada superior corporacion el cumplimiento de las disposiciones referidas; en el concepto de que al tenor de lo que espresa la segunda de las citadas, no se dará curso á ninguna peticion que carezca de tales requisitos.— Dígolo á V. S. para su cumplimiento y circulacion en el litoral de su mando. Madrid 18 de junio de 1856.

Escmo. Sr.: Habiendo reparado el Rey que en varias de las cartas con que se acompañan los recursos para licencias temporales y prórogas, dejan los jefes respectivos de manifestar terminantemente su opinion conforme está mandado, de si conviene ó no acordar á los interesados sus solicitudes; ha resuelto S. M. á consecuencia de ello, que en adelante sin este requisito no se dirija recurso alguno á esta superioridad. Comunícolo á V. E. de su Real órden para su intelijencia y cumplimiento en la parte que le incumbe, devolviendo las adjuntas instancias para que con arreglo á esta determinacion esponga V. E. su parecer acerca de ellas.—Dios guarde á V. E. muchos años. Valencia 28 de noviembre de 1802.

Escmo. Sr.: Siendo la voluntad del Rey que todas las instancias que hiciesen los individuos de marina por conducto de sus respectivos jefes, vengan precisamente informadas de estos segun el concepto que formasen de su mérito y razon ó de la falta de ella, á fin de que sirva de gobierno á esta superioridad, lo comunico á V. E. de Real órden para su intelijencia y cumplimiento. Dios guarde á V. E. muchos años. Barcelona 6 de noviembre de 1802.

(5) El consejo supremo de la guerra ha hecho presente al Rey Ntro. Sr. que el fiscal militar le ha espuesto el retraso de las resoluciones á las solicitudes, con

SONDAR. Por el art. 33, Tit. 14, Ord. de Mat. (1) así como por el 134, Tit. 7, Trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. (2) se prohibe el verificarlo cerca de astillero, arsenal ó punto en que haya fortificaciones bajo las pe-

doble trabajo del tribunal y sus oficinas, y con perjuicio de los interesados, que en descrédito del gobierno le culpan del retraso de sus espedientes, sin reparar en el oríjen de ello, que es venir la mayor parte de las instancias faltas de documentos ó defectuosos estos, y otras sin los correspondientes informes de los capitanes jenerales. El consejo que está tocando por sí todos los dias vicios por la multiplicacion de providencias para subsanarlos, las que pudiendo evitarse ocupan el tiempo necesario para asuntos que por su gravedad ó importancia llaman la atencion del tribunal, vé con dolor, que las reglas sobre el modo con que los interesados deben documentar sus instancias, y los jefes instruirlas y darlas curso, que están dictadas por la ordenanza jeneral del ejército, reglamento del Monte-pío militar, el de retiros y reales órdenes circulares espedidas para cada uno de los ramos que son propios de la atribucion del tribunal, no son observadas á pesar de hallarse repetidas por varias soberanas resoluciones, aunque sin fruto como manifiesta el fiscal. Enterado S. M. de todo, y conformándose con el dictámen del referido Supremo Tribunal, se ha servido mandar que los capitanes jenerales de las provincias, inspectores y directores jenerales de las diferentes armas del ejército, intendentes y demás jefes á quienes corresponda dar direccion á las solicitudes de casamientos, retiros, viudedades, pensiones, ó de cualquiera clase que sean, no dén curso á las instancias que deben documentarse hasta que estén completamente instruidas con todas las justificaciones ó requisitos que sean necesarios al efecto, pidiendo á los interesados los documentos precisos, ó reclamándolos de donde corresponda, y supliéndose con otros equivalentes los que haya absolutamente imposibilidad de ser presentados por pérdida de libros parroquiales, mayorías de rejimientos ó archivos, con motivo de ocurrencias de las últimas guerras; pero espresándose todo con claridad en los informes de los jefes bajo su responsabilidad, por estar así repetidamente prevenido y ser la voluntad de S. M. que se cumpla y ejecute. De Real órden lo comunico á V. para su intelijencia, gobierno y cumplimiento en la parte que le toca. Dios guarde á V. muchos años. Madrid 14 de noviembre de 1824.

(1) Art. 33. Se prohibe á los buques mercantes sondar con embarcaciones menores los canales ú otros parajes interiores donde hubiere arsenal ó astillero de mi armada, ó en cuyo sitio se hallaren establecidas fortificaciones de defensa, á no tener permiso del capitan del puerto ó del comandante de la provincia; y al patron ó capitan que lo hiciere se pondrá en arresto, embargándole sus bienes, y procediéndose contra su persona y cómplices para el castigo de que fueren acreedores. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(2) Art. 134. Será prohibido á toda embarcacion, tanto nacional como estranjera, enviar su bote á sondar en canales interiores de mis puertos de arsenales, ú otros que tengan relacion á defensa del sitio. Se embargará la que lo ejecute, dejando en ella los individuos precisos para su custodia, y conduciéndose presos á tierra al capitan y demás, procesándose por el de puerto á los nacionales, y por el gobernador á los estranjeros, con remision de autos á mi persona para la resolucion que fuere de mi agrado, segun la malicia que resulte en el hecho. Pero se permitirá el exámen de bajos esteriores ó de entrada, y del fondeadero públi-

nas que espresan dichos artículos, pudiendo ejecutarse en los demás sitios con conocimiento del Capitan del puerto, quien fijará los límites y circunstancias.

SUBLEVACION. Vease *Desobediencia* y *Sedicion*.

SUSTANCIACION. La de los negocios vertientes en los tribunales de marina, segun lo determina el art. 34, Tit. 1 Ord. de Mat. (1), debia ser la que se siguiera en las provincias en que se hallare establecido el respectivo juzgado, en cuanto no se halle prevenido en las ordenanzas ó leyes especiales de marina. Pero esta útil disposicion en su época ha venido á quedar sin efecto, desde la Real órden de 11 de octubre de 1836 en que se mandó observar las mismas leyes de enjuiciamiento que en la jurisdiccion ordinaria, lo que respeto á los negocios civiles viene á quedar ratificado por la Real órden de 12 marzo de 1855 mandando observar la ley de enjuiciamiento civil.

SUSTITUTOS. Véase el núm. 8 en *Convocatoria* y *Piloto*.

T.

TERCIOS NAVALES. Lleva este nombre el cuerpo militar que forma toda la jente de mar de las costas de la península alistada para el servicio de la marina militar. El de los matriculados del departamento de Cartajena se llama tercio naval de Levante, de Poniente el de Cádiz y del Norte el del Ferrol. Art. 1, Tit. 3, Ord. de Mat. (1). Además de

co mercantil, cuyo conocimiento práctico interesa al bien comun de los navegantes y del comercio: siendo circunstancia solicitar la licencia del capitan de puerto, para que prescriba los límites del exámen, conforme á los fines de jeneral utilidad. *Tit.* 7, *Trat.* 5, *Ord. Gen. de la Arm.*

(1) Art. 34. En las causas y casos no prevenidos en mis ordenanzas de marina, ó no esplicadas en órdenes posteriores que hayan servido de aclaracion á dudas ocurridas, se gobernarán los comandantes y sus asesores por las leyes y ordenanzas del reino, y las municipales, segun loable costumbre de cada país, así en materias civiles como criminales, observando la práctica de que los asesores en sus pareceres espresen las ordenanzas ó leyes en que los fundaren, y las razones de congruencia en los casos que se ventilen. *Tit.* 1, *Ord. de Mat.*

(1) Art. 1.° Toda la jente de mar de las costas de la península alistada para el servicio de mis bajeles y arsenales formarán un cuerpo militar conforme á los fines de su instituto y fuero que les está concedido; al cual se deberá dar el nombre de tercios navales por la situacion de los departamentos: tomarán el título de tercios navales de levante las matrículas que corresponden al departamento de Cartajena: tercios navales de poniente las de Cádiz; y tercios navales del norte las del departamento del Ferrol. *Tít.* 3, *Ord. de Mat.*

estos tercios deben contarse los pertenecientes á los apostaderos de la Habana y Filipinas.

2. Para su mejor gobierno el art. 2 del Título ya citado, subdividia cada tercio en otros cuerpos que toman el nombre de sus respectivas capitales, pero la subdivision que aquel artículo establecia ha sido alterada diferentes veces, y en el dia la organizacion de las matrículas es la siguiente:

3. El departamento de Cartajena ó de Levante, se compone de los tercios de Cartajena, Valencia, Barcelona y Mallorca. El tercio de Cartajena comprende, su provincia y la de Alicante. Los distritos de Cartajena son Mazarron, Torrevieja, San Javier, Vera y Aguilas. Los de Alicante Villajoyosa, Santa Pola y Calpe. El tercio de Valencia, como esplica el artículo, se forma de esta provincia y la de Tortosa. Los distritos de la primera son Denia, Castellon de la Plana, Vinaroz y Cullera. El tercio de Barcelona es tambien igual á lo dispuesto en el artículo. Los distritos de Barcelona son Badalona y Sitjes. Los de Mataró, Masnou, Arenys de Mar, Lloret y Blanes. Los de Tarragona, Vilanova y Geltrú, Vendrell, Reus, Salou y Cambrils. Los de Palamós, Selva, Escala, Palafurgell, Cadaques, San Feliu y Rosas. El tercio de Mallorca comprende esta provincia y la de Ibiza, pertenecen á la primera los distritos de Andraig, Alcudia, Felanitx y Soller, y á la segunda los de Mahon y Ciudadela.

4. El departamento de Poniente ó de Cadiz se compone de los tercios de Cádiz, Málaga y Sevilla. El tercio de Cadiz lo forma esta provincia y la de Aljeciras. Los distritos de Cadiz son Puerto de Santa María, Puerto Real, Chiclana, San Fernando, Conil y Vejer. Los de Aljeciras son San Roque, Tarifa y Ceuta. El tercio de Málaga se compone de esta provincia y Almería. Los distritos de Málaga son Estepona, Marbella, Velez Málaga, Nerja, Torrox, Almuñeca y Salobreña. Los de Almería son, Roqueta, Adra y Albuñol. El tercio de Sevilla lo forma esta provincia y las de Sanlúcar, Huelva y Canarias. Los distritos de Sevilla son, Coria, Puebla, Alcalá del Rio y el Tablado. Los de Sanlúcar, Isla Cristina, Cartaya y Lepe, Ayamonte y Moguer. Los distritos de Huelva

5. Los distritos de Canarias son, Gran Canaria, Orotova, Galdar, Lanzarote y Palma.

6. El departamento del Norte ó de Ferrol consta de los tercios del Ferrol, Vigo y Santander. El tercio del Ferrol tiene esta provincia y la de la Coruña. Los distritos del Ferrol son, San Arés, Cedeira y Mugardos. Los de la Coruña son, Sada, Malpica, Camariñas, Muros y Corcubion. El tercio de Vigo se divide en esta provincia y en la de Villagarcía. Los distritos de Vigo son, Bayona, Laguardia, Redondela, Pontevedra y Cangas. Los de Villagarcía son, Caramiñal, Padron, Noya, Sanjurjo y Rianjo. El tercio de Santander contiene esta provin-

cia y las de Vivero, Jijon, y las Vascongadas. Los distritos de Santander son, Suances, Castro Urdiales y Santoña. Los de Vivero son, Rivadeo y el Barquero. Los de las provincias Vascongadas son Bilbao y San Sebastian.

7. Además de estos departamentos en el apostadero de la Habana se ha formado otro tercio naval que comprende las provincias de la Habana, Trinidad de Cuba, San Juan de los Remedios, Nuevitas y Puerto-Rico, en la intelijencia que el jefe de esta última es de mayor categoria y lleva el título de Comandante principal. Los distritos de la Habana son, Regla, Matanzas, Cárdenas, Batabanó, Mariel, Banes, Filipinas y la Chorrera. Los distritos de Trinidad de Cuba son, Iagua, Cienfuegos, Vertientes y Santa Cruz. Los de San Juan de los Remedios, Sagua la Grande y Laguna de Moron. Nuevitas contiene los distritos de Guana y Gibara. Los de Santiago de Cuba son, Manzanillo y Baracoa. Los de Puerto-Rico son, Aguadilla, Mayagüez, Ponce, Guayamo y Naguabo.

8. Además de estas divisiones la marineria se subdivide en brigadas, estas en divisiones y estas en trozos compuestos de veinte hasta treinta y nueve hombres, cada uno de los cuales lleva el nombre de su pueblo y el número que le corresponda segun el total de matriculados que hubiere, con lo cual tiene la marinería una organizacion que se asemeja á la de los cuerpos militares, dotada de sus respectivos jefes cuya categoría y atribuciones quedan esplicadas en sus respectivas voces; así lo establecen los art. 2 al 13, Tit. 3, Ord. de Mat. (2).

(2) Art. 2.° Los tercios navales de cada departamento se subdividirán en otros cuerpos, que tomarán el nombre de las principales capitales, y serán en el departamento de Cartajena, tercios navales de Barcelona compuesto de este partido y los de Palamós, Mataró y Tarragona; tercios de Valencia en que se reune á esta provincia la de Tortosa; tercio de Mallorca en que se incluyen las tres islas Baleares, y tercios de Cartajena que comprenden además de este partido al de Alicante y Vera.—En el departamento de Cádiz se titularán tercios de Málaga las matrículas de esta provincia con las de Almería y Motril; lo mismo que tercios de Cádiz las matrículas de esta provincia ó partido y el de Aljeciras; y se denominarán tercios de Sevilla las matrículas de esta provincia, las de San Lucar y Ayamonte.—Los tercios de Pontevedra en el departamento del Ferrol se compondrán de todo el distrito de la costa de Galicia, desde la raya de Portugal hasta el confin de la provincia ó partido de la Coruña, el cual con el del Ferrol constituyen los tercios de este nombre, lo mismo que los de Santander toda la costa del norte, desde cabo Ortegal á Castrourdiales.

Art. 3.° La marinería ha de repartirse en trozos desde veinte hasta treinta y nueve hombres, distinguiéndose con el nombre del pueblo á que pertenezcan, y el número ordinal que le corresponda, conforme al total de los que compongan su respectivo tercio. En los lugares de tan corto alistamiento que no llegue á veinte el número de matriculados hábiles para formar un trozo, se agregarán los que hubiere al del pueblo mas inmediato del mismo partido; y en los que esceda

9. En cuanto al servicio de los tercios navales debe estarse á lo que

de treinta y nueve se formarán los convenientes, con tal que nunca bajen en cada uno de veinte matriculados aptos para campaña.

Art. 4.° Véase la nota 1, páj. 598.

Art. 5.° Supuestos esta division y subdivision en trozos, partidos y tercios para el mejor órden y gobierno de la marinería alistada, se ha de entender que el comandante de un tercio es el coronel ó jefe principal de toda la jente de que conste; y los comandantes particulares de los partidos unos jefes subalternos suyos, los cuales deberán darle parte de todas las ocurrencias, y obedecer sus órdenes sobre el gobierno, réjimen y policía de dichos cuerpos : la misma dependencia tendrán los ayudantes de los distritos respecto á los comandantes de su partido.

Art. 6.° Véase la nota 1, páj. 257.

Art. 7.° Véase la nota 3, páj. 244.

Art. 8.° A las órdenes de los comandantes de los partidos se comisionarán los oficiales subalternos que sean precisos para el gobierno y mando de los trozos que se formen en los principales distritos en que se han subdividido las provincias, como lo estaban antes las subdelegaciones.

Art. 9.° Con el comandante de cada tercio se destinará un capitan de fragata en calidad de segundo comandante, al cual corresponderá llevar el alta y baja del cuerpo con la individualidad de los destinos, deserciones, fallecimientos, y demás noticias de sus individuos : desèmpeñando la correspondencia perteneciente á este ramo para la aclaracion de las anotaciones que hayan de hacerse en los asientos, y cualesquiera otros apuntes que exija el buen detall de la dependencia. Tambien se agregarán al propio destino uno ó dos subalternos de la armada, á cuyo cargo podrán ponerse particularmente algunos ramos de la comandancia, y el desempeño de las atenciones estraordinarias que ocurriesen.

Art. 10. En las comandancias particulares de las provincias y partidos habrá asimismo un teniente de navío en calidad de segundo comandante y oficial detall, y otro subalterno para que le ayude en este encargo y en las demás comisiones del servicio que se ofrezcan.

Art. 11. Véase la nota 1, páj. 776.

Art. 12. A los comandantes de los tercios y partidos se les abonará la gratificacion de reglamento para que puedan costear dos ó mas escribientes, y gastos de su despacho y correo, segun fuere la estension de su mando, el número de la jente alistada, y el comercio marítimo de sus puertos. Los segundos comandantes y ayudantes de las comandancias y distritos gozarán el sueldo de su grado, pero sin gratificacion, á menos que por espresa declaracion me digne concederla á alguno de estos últimos en consideracion á particulares circunstancias de su destino.

Art. 13. Los oficiales comandantes de los partidos y tercios, sus segundos y el sarjento mayor se considerarán de pertenencia fija en sus empleos, y separados del cuerpo jeneral de la armada, sin opcion á otros ascensos en ella, en la forma que lo están los capitanes de puerto, ó los que obtienen destinos de plazas; supuesto que tendrán derecho á mudar ó mejorar de destino en las vacantes que ocurran con el ascenso que sea consiguiente, cuando por su recomendable conducta, celo y acierto que hubieren manifestado en sus respectivos empleos se hubieren hecho acreedores á esta singular distincion. *Tít. 3, Ord. de Mat.*

disponen los art. 1 al 10, Tit. 4, de la Ord. de Mat. (3) pudiendo tenerse presente en la materia la Real órden de 3 de enero de 1826, en que se mandó borrar de la matrícula á muchos individuos que convocados

(3) Art. 1.° Siendo igual y comun en todos los individuos de los tercios navales la obligacion de acudir al servicio de mis bajeles y arsenales, segun los armamentos que ocurran, se guardará entre ellos una escala de exacta alternativa que á nadie exima ni rezague en el cumplimiento de esta obligacion mas de lo que le corresponda, segun la equidad con que debe distribuirse.

Art. 2.° A este fin se distribuirá por mitad toda la marinería de cada tercio bajo la instruccion de su comandante en dos brigadas de campaña, y cada brigada en tres partes iguales á cortísima diferencia, que se denominarán divisiones, las que se compondrán de los trozos que les cupiese, debiendo á la brigada primera aplicarse todos los trozos de números impares, y los de pares á la segunda, á fin de que no corresponda por casualidad á todos los trozos de un pueblo salir unidamente á campaña en los armamentos ordinarios, cuyo arreglo se noticiará al comandante principal por el de cada tercio, y siempre avisarán mensualmente las novedades en esta parte con las mandadas en el artículo 20 del título anterior.

Art. 3.° Las dos brigadas de cada tercio alternarán anual y uniformemente en la obligacion de proveer la jente necesaria para el servicio ordinario de campaña, reemplazando las bajas, y haciendo las remesas de aumento que se pidieren en el mismo año; y como es regular que no se emplee en los armamentos comunes la mitad de la marinería, cada brigada establecerá la alternativa particular entre sus divisiones, de modo que si este año hubiese estado de servicio la division primera de la brigada, de la que hubiesenquedado algunos individuos sin ir á campaña, deberá estar en embargo para reemplazos en el mismo año el resto de la primera division, y la segunda de la primera brigada; y estar tambien embargada para el año siguiente la primera division de la segunda brigada; en intelijencia de que ha de procurarse con todo esmero que no vaya á campaña una division sin haberlo verificado los individuos de la anterior, y en su órden para que sea mas exacta y menos onerosa la alternativa. El embargo de un año para otro se reduce á que sus matriculados solo puedan viajar á puertos de mis dominios en Europa en tiempo proporcionado á que no hagan falta á su convocatoria; pero los embargados para reemplazos en el mismo año no podrán viajar á puertos fuera de su departamento.

Art. 4.° Para que la fuerza de las brigadas quede bien equilibrada deben estarlo los trozos, de que cuidarán los comandantes de los tercios y los de los partidos, procurando tambien que los padres, hijos y hermanos no se incluyan en un mismo trozo, ni en los de números semejantes en la calidad de pares ó impáres, con la mira de evitar que se vean precisados á marchar juntos á campaña ordinaria, dejando abandonada su casa; y no solo ha de procurarse que los trozos guarden entre sí la igualdad posible, sino que tambien se arreglarán de modo que haya una justa y conveniente proporcion entre las clases de artilleros de mar y marineros, por cuyo medio se logrará la misma ventaja en las brigadas y divisiones, y resultará tambien para las convocatorias de la jente que se remita al servicio.

Art. 5.° Cuando la diferencia irremediable en la fuerza de los trozos no pudiese equilibrar convenientemente las de las brigadas, se dividirán aquellos por

no comparecieron, y se mandó se hiciera saber á los matriculados que todo individuo que no concurra al servicio cuando le corresponda será borrado de la lista despues de haber sufrido el castigo que le impone la ordenanza. Vease *Desertor*. Esta órden se llevó á efecto en los pueblos de Blanes, Lloret y Tosa por otra de 10 de julio de 1827.

TESTAMENTOS. Todo el que goce fuero de marina tiene el privilejio de testar sin atenerse á las reglas jenerales de derecho establecidas para el comun de las jentes, y de consiguiente puede hacerlo sin formalidad de ninguna clase, no solo en campaña sino fuera de ella, de palabra ante dos testigos ó bien por escrito sin ellos en conformidad al Tit. 6, Trat. 6, Ord. de la Real Armada (1) en el que se prefijan las formalidades deben observarse en la formacion del inventario y demás dilijencias de la testamentaría del marino difunto. Esto no quita el que puedan tes-

mitad, formándose dos de uno, ó en otra forma, para arreglar en cuanto sea dable la igualdad mandada y facilitar el órden de alternativa que debe llevarse entre las matrículas. Los comandantes de los partidos y los de los tercios deberán hacer por sí este arreglo con conocimiento de los trozos que hubiese en cada partido, y de la jente de que consten.

Art. 6.° No habiendo necesidad de formar listas nominales de los sujetos de cada brigada, sino de los trozos que comprende ella, con espresion de las divisiones á que corresponden; es consiguiente, para evitar fraudes y embarazos en la escala de alternativa, que por ningun motivo se pasen los matriculados de unos trozos á otros luego que se hubieren arreglado; y si ocurriere alguna causa gravísima, no se hará sin providencia espresa del comandante del tercio respectivo, y noticia del comandante principal.

Art. 7.° Véase la nota 8, páj. 190.

Art. 8.° Véase la nota 1, páj. 293.

Art. 9.° El comandante de cada partido se informará exactamente de la marinería que se restituye á la capital y distritos de su comprension en virtud del llamamiento, y practicará las dilijencias mas eficaces para que no lo retarden ó dejen de cumplirlo aquellos matriculados que se hallasen fuera de la provincia con lejítimo permiso: igualmente que para inquirir el paradero de los faltos, y verificar la aprehension y envío al departamento de todos los remisos, los cuales quedarán sujetos á la correccion ó pena que merezca su falta.

Art. 10. Conforme se fueren presentando, se les recojerán las cédulas de alistamiento, y se les mandará que no salgan de sus pueblos, en el supuesto de que deben hallarse prontos para marchar á la primera órden, sin que se les admita disculpa alguna en contrario. *Tit.* 4, *Ord. de Mat.*

(1) Art. 1.° Todo aquel que gozare fuero de marina, segun está declarado en el título 2, tratado 5, de estas ordenanzas, le gozará tambien en punto de testamentos con los mismos privilejios que sobre esta materia están declarados á todos los militares; ya sea que le otorgue estando empleado en mi servicio en campaña de mar ó tierra, en arsenal, astillero, guarnicion ó departamento, ó hallándose en su casa, ó en otro cualquiera paraje, aunque en el dia no disfrute sueldo mio, como esté alistado y matriculado para cualquiera de las diferentes ocupaciones y ejer-

tar con arreglo á las leyes civiles y ante el escribano que quieran segun diversas resoluciones, entre ellas las de 24 octubre de 1778, 1.° julio de

cicios propios al servicio de mi armada, y sujeto por esta razon á la jurisdiccion militar ó política de ella.

Art. 2.° Cualquiera de los espresados podrá en el conflicto de un combate testar como quisiere ó pudiere, por escrito, sin testigos siendo válida la declaracion de su voluntad, como conste ser suya la letra, ó de palabra ante dos testigos, que depongan conformes haberles manifestado su voluntad.

Art. 3.° Será igualmente válido el testamento hecho de cualquiera de estos modos en la preparacion del combate, cuando el bajel dé caza al enemigo, ó al contrario; y jeneralmente en todo peligro próximo de funcion de guerra, naufrajio ú otro cualquiera eminente riesgo en que el testador se hallare; bastando en estos casos, que manifieste sériamente su voluntad á dos testigos imparciales, aunque no hayan sido rogados.

Art. 4.° Hallándose en campaña fuera de conflicto ó peligro próximo de batalla ó naufrajio deberá disponer su testamento por escrito, ó de palabra, ante dos ó tres testigos, llamados y rogados para este fin, concurriendo siempre que fuese posible á este acto el contador del bajel ó el sujeto que ejerza sus funciones.

Art. 5.° No estando en campaña, sino residente en su departamento, deberá otorgar el testamento ó codicilo ante el escribano de marina de él, con las solemnidades acostumbradas; sin embargo, si por algun motivo no hubiere sido practicable esta formalidad, será válida su declaracion en los términos espresados en el artículo antecedente.

Art. 6.° El dependiente de marina que enfermare en lugar en que no hubiere jente ó escribano de ella, ó en donde no esté en uso, ni ejercicio la tal jurisdiccion, podrá otorgar su testamento ante escribano público de él; pero le será lícito disponerlo como mejor le pareciere, si tuviere mas confianza de que por medio de personas que elijiere por albaceas, tenga mas pronto cumplimiento su voluntad.

Art. 7.° El que antes de alistarse en el servicio de la armada dejare hecho su testamento con las solemnidades ordinarias del derecho, ó sin ellas, y despues de sentada plaza le aprobare ó renovare, tendrá de última voluntad aquello que le corresponde, segun la ocasion y diferencia de casos que quedan espresados.

Art. 8.° El militar podrá testar sin licencia de su padre de los bienes castrenses, no solo estando en campaña, sino en la casa de su propio padre al tiempo de otorgar el testamento, con advertencia de que no puede perjudicar al heredero forzoso, dejando á otros los bienes castrenses, escepto el tercio de ellos, de que puede disponer á favor de quien quisiere en perjuicio de sus padres, y demás ascendientes, ó el quinto en perjuicio de sus hijos y otros descendientes.

Art. 9.° Siempre que falleciere algun individuo de marina de cualquiera clase, grado ó condicion que sea, con testamento ó sin él, en campaña ó fuera de ella, han de conocer sus jefes con los auditores de guerra, ó asesores que en defecto suyo elijieren, de los autos de inventario, particion y abintestato de los bienes que tuviere en el paraje de su fallecimiento, como es equipaje, dinero, joyas, alhajas y muebles que le pertenezcan.

Art. 10. Cada jefe ha de conocer en los autos de los dependientes de su respectiva jurisdiccion, así en mar, como en tierra: el comandante jeneral del depar-

1831 y 7 enero de 1835, y otras que se citan en el núm. 5 de la voz *Escribanos*, paj. 385.

tamento ó escuadra de todos los militares en cualesquiera cuerpos en que sirvan; y los intendentes ó ministros principales de los departamentos ó escuadras de todos los dependientes de la jurisdiccion del ministerio, segun está declarado en el tratado de ellas.

Art. 11. Donde hubiere comandante ó ministro de marina, cualquiera oficial de guerra ó ministro, podrá conocer en los referidos autos; en falta de individuos de una jurisdiccion, conocerá el que hubiere de la otra, con preferencia á la justicia ordinaria, á quien pertenecerá el conocimiento en defecto de unos y otros; bien entendido, que así esta, como los oficiales de guerra y ministerio han de actuar comisionados, y con noticia del jefe, de cuya jurisdiccion era el difunto.

Art. 12. En los inventarios se ha de atender cuidadosamente á recojer todos los papeles que se encontraren de la profesion del difunto, ó que tengan dependencia ó conexion con mi servicio, para remitirse con la posible brevedad y seguridad al jefe de la jurisdiccion de que dependia, aunque el testador en su última voluntad haya dispuesto darles otro destino.

Art. 13. Por lo que mira á los bienes, así patrimoniales como adquiridos, que el militar disfrute fuera del paraje de su fallecimiento, y los mayorazgos y posesiones que tuviere, tocará el conocimiento á la justicia ordinaria, sin intervencion de la jurisdiccion de marina.

Art. 14. De los bienes de los militares que fallecieren, así en los departamentos, como en escuadras, formará el inventario el mayor jeneral ú oficial de órdenes del Comandante jeneral en tierra con asistencia del escribano de marina; y á bordo con la del contador del bajel de que fuere el difunto, y presencia de los albaceas si los hubiere nombrado.

Art. 15. Cada contador de bajel de la armada debe tener un libro en que escriba los testamentos de los que mueran en las campañas; y cuidará de que al tiempo de otorgarlos declaren sus nombres, filiaciones, estado, deudores y acreedores, bienes muebles y raices, sueldos devengados y ropa, con espresion de los herederos, albaceas, y cuanto convenga se aplique para evitar pleitos entre los herederos, nombrando por sus nombres los hijos lejítimos ó naturales, y la patria y residencia de todos, con lo demás que se deba para lo que pueda ofrecerse á su posteridad.

Art. 16. A la formacion de inventario de los bienes de los que fallecieren embarcados, ha de concurrir tambien el capellan del bajel que le firmará con el oficial y contador; y los efectos se depositarán en los albaceas si estuvieren embarcados y fueren abonados para responder del importe á los herederos; y si no lo fueren y no dieren fianza correspondiente, se depositarán en otra persona que el comandante elijiere, dándose noticia al capellan para que no ignore su paradero.

Art. 17. La ropa y otros efectos que estén espuestos á perderse, podrán venderse á bordo ó en tierra, precediendo permiso del Comandante jeneral; lo cual se ejecutará en pública almoneda, á que asistirán el capellan, el oficial que hubiere estado presente al inventario, y el contador del navío; y todos firmarán lo que se vendiere, á quién, y en qué cantidades; y el caudal que produjere la almoneda, quedará depositado del mismo modo que queda prevenido para los efectos.

Art. 18. No se entregarán los bienes á los herederos hasta ver si los difuntos

2. Relativamente á los que no se hallan empleados en el servicio activo de la Real Armada, el conocimiento de las dilijencias de testamen-

estaban en algun descubierto contra mi real hacienda, que deberá satisfacerse de ellos, cuando no basten los sueldos vencidos; y para este fin será de la obligacion de los contadores de bajeles presentar de vuelta de viaje al intendente ó ministro del departamento, el cuaderno de testamentos.

Art. 19. Será obligacion de los oficiales de órdenes llevar cuenta exacta de los inventarios, almonedas, depósito ó paradero de los bienes de los sujetos á la jurisdiccion militar, que fallecieren en campaña, y entregarla cuando las escuadras se restituyan al mayor jeneral de la armada, su ayudante mayor en el departamento, para noticia de los Comandantes jenerales. En bajeles sueltos estará esta obligacion à cargo de los oficiales que corran con el detall.

Art. 20. Los bienes de los marineros matriculados que hubieren fallecido durante la campaña, se entregarán por el mayor jeneral ú oficial que los tuviere en depósito á los intendentes de los departamentos para remitirlos á los ministros de los partidos, y que sean por ellos entregados á los lejítimos herederos.

Art. 21. De los bienes de los dependientes de la provision de víveres ó de otros jéneros gastables en la armada, que se provean por asiento, se hará cargo el ministro de la escuadra, y siendo bajel suelto, su contador con noticia del comandante, y se entregarán al intendente en el departamento á fin de que con preferencia se satisfagan los alcances pudieran hacerles sus principales.

Art. 22. Si algun dependiente de marina muriese sin testamento en campaña ó fuera de ella, se hará el inventario de sus bienes, y de ellos se sacará lo preciso para el funeral y sufrajios que dispondrá su respectivo jefe, con justa proporcion á su valor; y el resto se depositará en personas seguras para entregarse á sus herederos; y si practicadas las posibles dilijencias no se hallare quien lo sea lejítimo dentro de un año y un dia, despues de la publicacion del abintestato en el departamento, se aplicará al hospital de marina con intervencion del ministro principal y del vicario jeneral de la armada ó su teniente, á fin de que se refunda en su mayor beneficio.

Art. 23. Si alguno que no fuere dependiente de marina muriere con testamento ó sin él á bordo de bajel de guerra en que vaya en calidad de pasajero, se formará el inventario de sus bienes concurriendo el comandante de la escuadra y su ministro ó los subdelegados de ambos, y de acuerdo dispondrán de su seguridad, depositándolos en personas abonadas (en caso de no haber nombrado albaceas) hasta entregarse con la justificacion y formalidad correspondiente al jefe ó juez á quien pertenezca.

Art. 24. Los comandantes, ministros, oficiales de órdenes, contadores de bajeles, y otros cualesquiera que tengan plaza en mi servicio, no deberán exijir derecho ó remuneracion alguna por razon de haber concurrido á la formacion del testamento, inventario y particion de bienes, así en los departamentos, como á bordo de los bajeles, aunque los difuntos sean pasajeros, y sin plaza en mi servicio; solo á los que se encargare el depósito de los efectos, se considerará lo que fuere regular para indemnizarse de las pérdidas que pueda ocasionarles su responsabilidad.

Art. 25. Deberán los contadores de bajeles dar á los albaceas ó herederos las copias de los testamentos que les pidieren, y las certificaciones del dia del falleci-

taría corresponde á los comandantes de provincia y ayudantes de sus respectivos distritos conforme los art. de la Ord. de la Real Arm. arriba transcritos, el 183 Tit. 3, Trat. 10 (2) y al art. 24 Tit. 6 y 2, Tit. 5, Orde-

miento, conformidad y lugar del entierro; y los intendentes mandarán que se protocolicen en las escribanías de marina para que en todos tiempos hallen los interesados la razon que necesiten.

Art. 26. Lo prevenido á los contadores de bajeles, en órden á testamentos de los que murieren á bordo, se practicará tambien en tierra por los escribanos de marina, con todos los individuos de ella que mueran en las ciudades, villas, lugares y poblaciones de la costa, teniendo cuidado en las capitales de los departamentos, de que el respectivo jefe del fallecido entienda en todo por sí, ó por el auditor, para mejor órden y distribucion de los bienes, segun la voluntad del testador, y de dar cuenta á los herederos cuando estén ausentes para que dispongan lo que convenga.

Art. 27. Si falleciere el comandante jeneral de un departamento ó escuadra, recojerá sus papeles, y las órdenes de su ejercicio, el inmediato jefe que hubiere de sucederle en el mando, y será de su jurisdiccion entender en el inventario, como lo es de la del que se halle mandando el cuerpo militar de la armada, atender y cuidar de todos los de los oficiales mayores, y otros cualesquiera individuos que dependan de él, y fallezcan á bordo ó en tierra.

Art. 28. Si falleciere el intendente ó ministro principal, recojerá sus papeles y formará inventario de ellos y de sus bienes, el comisario ordenador ó de guerra, ú otro oficial del ministerio que le sucediere, para que cada clase de individuos corra y se gobierne por sus respectivos jefes, sin que las justicias ordinarias tengan motivo de ejercitar en el cuerpo de la armada acto alguno de jurisdiccion, quedando á las partes que se sintieren agraviadas recursos por via de apelacion al consejo supremo de guerra.

DE LOS INVENTARIOS DE GUARDIAS MARINAS.

En el inventario, particion y abintestato de los bienes muebles que dejaren los guardias-marinas difuntos en el lugar de su fallecimiento, conocerá el comandante de la compañía con el auditor de marina, sin intervencion del comandante jeneral del departamento. Este conocimiento tocará tambien á los oficiales mayores y ayudantes en las escuadras; pero no habiéndolos, formará el inventario el oficial de órdenes; y se depositarán los bienes en personas seguras para entregarse al capitan de la compañía, de quien lo recibirán sus lejítimos herederos. *Tit.* 6, *Trat.* 6, *Ord. de la Real Arm.*

(2) Art. 183. En consecuencia de lo que está declarado en el título 6, tratado 6 de las ordenanzas, los ministros de provincia y sus subdelegados serán jueces privativos de los testamentos y abintestatos de todos los matriculados, y demás dependientes de marina, sujetos á su jurisdiccion, así como de las viudas de éstos, respeto de que mientras permanezcan en estado de tales, deben gozar el fuero y escepciones que gozaran sus maridos, sin que las justicias ordinarias tengan en esto la menor intervencion. Los ministros practicarán en órden á testamentos, particiones consecuentes á ellos, y abintestato, lo que está prevenido en el citado título, cuidando de que en las escribanías de marina de los respectivos

nanzas de Mat. (3) salvo si se tratara de bienes que fueren de mayorazgo, pues en este caso su conocimiento perteneceria á la jurisdiccion civil.

3. Lo que dejaren los matriculados fallecidos en campaña se dirijirá á sus provincias, vendiéndose antes la ropa ó muebles que puedan deteriorarse y pagándose las deudas se entregará á sus herederos; pero si no hubiese testamento y prévios los avisos correspondientes no se presentaran los que lo fuesen abintestato, se dará cuenta á S. M. para su resolucion en conformidad á los art. 3 y 4, Tit 5 Ord. de Mat. (4).

TESTIGO FALSO. El que falta maliciosamente á la verdad en sus deposiciones, sea negándola, sea diciendo lo contrario á ella. Las leyes de marina segun es de ver del art. 41, Tit. 4, Trat. 5, Ord. de la Real Armada (1) castigan este delito con pena de muerte cuando se comete en materias judiciales sin hacer diferencia de si se trata de asuntos civiles ó criminales, ni de la menor ó mayor importancia del delito de que falsamente se acusare á otro, circunstancias que aprecian no solo el

pueblos se conserven todos los instrumentos conducentes á satisfacer las dudas y evitar los pleitos que en lo sucesivo pudieran suscitarse. *Tít.* 3, *Trat.* 10, *Ord. de la Real Arm.*

(3) Véanse en las notas 12, páj. 129, y 1, páj. 342.

(4) Art. 3.° Por las mayorías jenerales de escuadra ó departamento llegarán al respectivo comandante principal de matrículas los bienes que hubieren dejado los matriculados, de cualquiera clase, fallecidos en Europa ó América durante el tiempo de estar empleados en mi servicio, cuidándose por parte de los mayores jenerales, comandantes de division ó buques sueltos de disponerse se hagan con oportunidad almonedas de la ropa ó de otros muebles de los difuntos que puedan deteriorarse. Luego que el comandante principal reciba dichos bienes ó su producto con el inventario y testamento, si le hubiere, inclusos los alcances de mi real hacienda pertenecientes á cada individuo, lo remitirá todo al comandante de la provincia ó partido á que correspondiere, á fin de que se dé el debido cumplimiento.

Art. 4.° En ocasion oportuna podrá el comandante principal, asesorado con el auditor de la provincia ó matrícula de su residencia, providenciar el pago de deudas declaradas en el testamento; pero en los que hubieren fallecido abintestato hará depositar en sujeto abonado lo que constase del inventario, hasta saber si por efecto de sus avisos se han presentado herederos en la provincia á que pertenecía el difunto; y en su defecto, cumplido un año y un dia, lo participará al jeneralísimo de mi armada, para que consultándome decida yo lo que hubiere de practicarse. *Tít.* 5, *Ord. de Mat.*

(1) Art. 41. El soldado, ó marinero que sirviere de testigo falso en materias judiciales, el que forzáre mujer honrada, de cualquiera estado que sea, y el que con mano armada embarazare á los ministros de justicia sus funciones, será castigado de muerte; y el que fuere cómplice en este último delito, podrá ser juzgado por la justicia ordinaria, sin que el jefe de la marina tenga derecho para reclamarle. *Tít.* 4, *trat.* 5, *Ord. de la Real Arm.*

Código Penal que rije para la jurisdiccion ordinaria, sino tambien las ordenanzas del ejército.

TONELADA. Medida que sirve de unidad para espresar la cabida de un buque y se compone de veinte quintales. Para fijar de un modo conveniente el derecho que bajo este título cobran los cónsules y vice-cónsules españoles en el estranjero, de los buques de vapor españoles que tocan en los puertos de su respectiva residencia, en Real órden de 29 marzo de 1856 (1) se determinó que de la cabida del buque se descontara la parte del mismo ocupada por la maquinaria y depósitos de carbon y que si el buque tocaba en varios puertos estranjeros para los cuales estuviera anunciado con anticipacion, los cónsules debian cobrar tantas fracciones del derecho de tonelaje, cuantos fuesen los puertos, de forma que el buque pagase entre todos una sola vez este derecho.

TORREROS. Siendo una necesidad que los individuos de este cuerpo tengan conocimientos marítimos, se permitió en Real órden de 10 de julio de 1859 (1) su ingreso en él á los que hubiesen servido en marina con buenas notas.

(1) Varios armadores de buques de vapor han acudido á este ministerio manifestando el perjuicio que les resulta de satisfacer el derecho de tonelada que se les exije en cada consulado ó viceconsulado por el número completo de las que miden dichas embarcaciones, siendo así que las máquinas y el combustible ocupan un grande espacio del que en las naves de vela se destina á la carga, y que las operaciones de embarque y desembarque de mercaderías en los diversos puntos de la línea de su respectivo servicio, rara vez comprenden la totalidad del cargamento, contrayéndose solo á una parte de él. En su vista, deseando la Reina (Q. D. G.) conciliar las ventajas que ofrece este medio de comunicacion al comercio y á los viajeros con la proteccion debida á la marina de vela y á los intereses de sus cónsules en el estranjero, se ha servido determinar lo siguiente: —1.° Los buques de vapor españoles que toquen en diferentes puertos estranjeros, satisfarán en los de cada nacion por viaje, tanto de ida como de vuelta, y lleven ó no mercancías, el total del derecho de tonelada, distribuido en partes iguales entre los ajentes consulares respectivos, de manera que cada cónsul ó vicecónsul, solo percibirá la cantidad que resulte de dividir el referido total por el número de puertos del mismo estado en que los vapores acostumbren á hacer escala en sus viajes; debiéndose tener entendido que al determinarse la parte alicuota correspondiente á las diferentes ajencias, no se contará el espacio ocupado por la maquinaria y los depósitos de carbon.—2.° Los cónsules certificarán en el rol la parte de derechos que hayan percibido, para que sirva de comprobante á los capitanes.— 3.° Para optar al beneficio de lo prescrito en la regla primera, necesitarán los armadores anunciar con la anticipacion debida los puertos de escala de los vapores en sus viajes periódicos.—De Real órden lo digo á V. para los efectos consiguientes. Dios guarde á V muchos años. Madrid 29 de marzo de 1856.—Juan de Zavala.—Sr. Cónsul de España en.....

(1) Persuadida la Reina (Q. D. G.) por el escrito de V. E. de 11 de marzo últi-

TRABUQUETE. Red que siempre se ha mirado como perjudicial en la pesca de sardina, porque la espanta y ahuyenta de las inmediaciones de las costas. Su uso en el dia puede considerarse prohibido segun se ha dicho en la voz *Jeito*. Ya de tiempos antiguos se ha prohibido ese jénero de pesca, segun lo convencen los art. 1 al 4, Tit. 1, Trat. 8 Ord. General de Pesca (1).

TRAFICO DE NEGROS. Véase *Negros*.

TRAIÑA. Véase *Jeito*.

TRANSITO. Por el principio de que es lícito á un buque llevar mercancías á bordo para puertos distintos, la lejislacion de Aduanas admite las mercancías de tránsito para las cuales establece ciertas formalidades en los art. 288 al 293 Ordenanzas jenerales de Aduanas de 10 setiembre de 1857 (1). Empero no se consiente el tránsito de jéneros

mo de la necesidad de que el cuerpo de torreros tenga algunos conocimientos en el ramo de marina, y la práctica que se adquiere en el constante ejercicio de la navegacion para evitar de este modo las consecuencias á que puedan dar lugar la equivocacion en el anuncio de los buques y señales, ha tenido á bien resolver S. M. en vista de lo manifestado por V. E. en 9 del actual y como ampliacion al reglamento de torreros de las Islas Baleares aprobado en Real órden de 20 de julio de 1852, que los individuos que hubiesen servido en la marina con buenas notas de concepto, puedan asimismo ingresar en el espresado cuerpo, para cuyo fin deberán producir sus instancias al Capitan jeneral de aquellas islas por conducto del respectivo comandante de marina que al cursarlas habrá necesariamente de hacer mérito de la solicitud y circunstancias del interesado. De Real órden lo digo á V. E. para su conocimiento y efectos consiguientes. Madrid 10 de julio de 1859.

(1) Art. 1.° Se prohibe el uso de arrojar piedras, golpear ó apalear las aguas, para que espantados los peces, se enmallen en las redes.

Art. 2.° Para precaver el daño que de semejante modo de pescar se orijina, las redes conocidas en distintos paises bajo las denominaciones de «trabuquete, tenderete, manjarda, tir, visgal, beta, red de batedores, batuda, emballo,» ú otras cualesquiera bajo distinto nombre ó figura, se usarán naturalmente, y sin violentar la pesca.

Art. 3.° Por cuanto estas pesqueras suelen ejecutarse de noche, y puede alguno prevalerse de la oscuridad para emprenderlas golpeando ó apaleando las aguas en perjuicio de todo el resto de pescadores de otros artes útiles, que no deben esperar cosecha en los parajes en que se tolere aquel infeliz modo de pescar, se exijirán diez ducados de multa al que se hallare cometiendo semejante esceso.

Art. 4.° El importe de la multa exijida, se ha de repartir entre los pobres del gremio: y si hubiere reincidencia, será doble, y perdida la red que tambien se ha de vender, dando á su producto la propia aplicacion. *Tít. 1, Trt. 8, Ord. Gen. de Pesca.*

(1) Art. 288. Las mercancías de lícito comercio que se declaren de tránsito para puertos estranjeros, continuarán á su destino en los mismos buques con-

prohibidos en buques que midan menos de doscientas toneladas, los que serán decomisados á tenor del art. 452 aun cuando se declaren de tránsito para el estranjero, salvo el caso de que midan ochenta toneladas y se dirijan á puertos en que haya depósitos jenerales conforme al artículo 341 (2)

ductores de ochenta toneladas al menos, y de ninguna manera en otros; pero si fuesen prohibidas, deberán haber venido en buques que midan por lo menos doscientas toneladas, de veinte quintales castellanos cada una, bajo la pena establecida en el artículo 452. No se permitirá que se declaren mercancías de tránsito para los puertos de donde procedan los buques, ni para ninguno de los en que hayan tocado en su viaje.

Art. 289. Las mercancías procedentes del estranjero y manifestadas de tránsito en la península para un puerto estranjero tambien, ó de las posesiones españolas de América, no necesitarán rejistro consular, sino solo el V.° B.° de los cónsules españoles en los manifiestos que les presenten los cargadores.

Art. 290. Cuando los capitanes ó patrones no puedan rendir su viaje por entero, ó los dueños ó consignatarios de las mercancías no quieran remitirlas por entonces á los puertos á donde iban destinadas, podrán en el término de cuarenta y ocho horas que les está concedido, declararlas para el depósito, y esportarlas despues al punto que elijan. Cuando fueren para algun puerto habilitado del reino, pagarán allí los derechos, si no les conviniere satisfacerlos en la aduana del punto del depósito.

Art. 291. Para hacer estas remesas, precedido el reconocimiento de los bultos, se pesarán, precintarán y sellarán los que contengan mercancías, presentando sus dueños ó consignatarios las facturas duplicadas establecidas para el comercio de cabotaje, que en cuanto al número de fardos y á su contenido deberán ser iguales á las presentadas para su admision en el depósito.

Art. 292. Si se procediere á la descarga de los buques, por haber trascurrido tres dias despues de hallarse habilitados de salida, cuando conduzcan de tránsito mercancías de ilícito comercio, serán de cuenta de los capitanes ó patrones los gastos que se orijinen, como igualmente los que produzcan las disposiciones que sea preciso adoptar para llevar á efecto lo prevenido en estas ordenanzas.

Art. 293. Fuera de los casos previstos en los artículos 234, 235 y 297 de estas ordenanzas, no se permitirán los trasbordos de mercancías estranjeras, bien se dirijan á otro puerto de la península ó del estranjero, ni los de mercancías coloniales que se quieran remitir á un puerto nacional diferente del á que vengan destinadas. Tampoco se permitirán en el comercio de cabotaje los trasbordos de mercancías estranjeras y coloniales, aun cuando tengan ya satisfechos los derechos de importacion; pero sí los de las nacionales, escepto los granos y semillas. Se permitirá al capitan de cualquier buque, cuyo cargamento haya sufrido avería, trasbordar el todo ó parte de él, siempre que no medie operacion de comercio, y que por su estado no pueda trasladarse al lazareto que se designe; poniéndose de acuerdo las autoridades de sanidad y de la hacienda pública, para que la operacion se verifique con las precauciones necesarias, y que no se cometa ninguna clase de fraudes. *Ordenanzas jenerales de aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(2) Art. 341. Se admitirán en estos depósitos toda clase de jéneros, frutos y efectos, así coloniales como estranjeros, y cualquiera que sea su procedencia, sin

TRASBORDOS. Por regla jeneral y á efecto de evitar defraudaciones, no se permiten los trasbordos; únicamente los consiente la lejislacion de rentas en ciertos casos, y aun en ellos con las formalidades consiguientes á asegurarse de la verdad de la operacion, segun puede verse en los art. 234. 235 y 293 al 297 Ordenanzas jenerales de la renta de Aduanas de 10 setiembre de 1857 (1).

prévio pago de otro derecho ni arbitrio que el de almacenaje, bien sea que los buques conductores vengan destinados á los mismos puertos, ó bien que entren en ellos por arribada ú otra causa, siempre que midan, cuando menos, en uno y otro caso, ochenta toneladas castellanas de veinte quintales. Si los buques en que se conduzcan las mercancías fueren de vapor, se tendrá en cuenta el total de las toneladas que midan. *Ordenanzas jenerales de aduanas de* 10 *de setiembre de* 1857.

(1) Art. 234. Los buques españoles que conduzcan frutos, jéneros y efectos con rejistros de las aduanas de las posesiones españolas de América y Oceanía, para puertos habilitados de la península, podrán continuar con ellos á puertos estranjeros de Europa, ó trasbordarlos á otros buques españoles con igual destino, pagando la diferencia de los derechos que deberian haber satisfecho en las aduanas de las posesiones españolas de América y Oceanía á su esportacion para países estranjeros.

Art. 235. Tambien podrán trasbordarse á buques, y para puertos estranjeros los mismos frutos, jéneros y efectos de las posesiones españolas de Ultramar conducidos en buques nacionales y rejistrados para puertos habilitados del reino, pagando el derecho diferencial espresado en la disposicion anterior.

Art. 293. Véase en la nota 1, páj. 796.

Art. 294. Se permitirán en los puertos de la península los trasbordos de granos y semillas españoles, con el objeto de esportarlos directamente al estranjero, observándose las reglas siguientes: — 1.ª El administrador de la aduana, con presencia de la peticion que en la factura de cabotaje deberá hacer el interesado, para el trasbordo con destino al estranjero de los granos y semillas que la misma comprenda, dispondrá el fondeo del buque á que hayan de trasbordarse; y resultando hallarse este á plan barrido permitirá el indicado trasbordo, despues de haber presentado la correspondiente factura de esportacion.— Y 2.ª Los vistas solo autorizarán el embarque, poniendo su conformidad en dicha factura cuando en ella conste:—1.° El reconocido y conforme de dos individuos de la clase de labradores que con anticipacion tendrá nombrados el ayuntamiento de la poblacion donde se halle la aduana.—2.° La conformidad de los individuos del resguardo que se hallen á bordo y presencien la medicion y embarque.—3.° Despues de verificado el trasbordo, los buques conductores no deberán arribar á los puertos de la península; y si lo verificaren, aun cuando sea por accidente de mar, serán considerados, y tambien el cargamento como estranjeros.

Art. 295. Se permitirán los trasbordos en el puerto de Cádiz á los vapores españoles de cualquiera línea que lleguen al mismo, procedentes de otros del reino, con jéneros, frutos y efectos del país destinados al de Sevilla, bajo las reglas siguientes:—1.ª Los rejistros espedidos en la aduana de procedencia han de comprender únicamente jéneros nacionales y designar como punto de su destino el de Sevilla, espresando en la cubierta ó sobre: «Para trasbordar en Cádiz.»—2.ª En la nota á que se refiere el artículo 265, de que deberá proveerse precisamente el

TRASMALLO. Arte de mucho uso para pescar, formado con tres redes de diferentes mallas. Las variaciones en esta clase de redes y otras causas suelen ser motivo de algun perjuicio por la confusion que muchas veces ocasionan, sobre cuyo objeto los art. 1 al 4, Tit. 2, Trat. 6, Ord. Gen. de Pesca (1) declaran lo conveniente.

capitan, espresiva del número de bultos, sus marcas y contenido de cada uno, solicitará el trasbordo el consignatario de Cádiz. Lo decretará el administrador de aquella aduana, y estampará el cumplido el resguardo de carabineros así que se haya terminado la operacion.—3.ª El administrador de Cádiz anotará en el sobre del rejistro «Se verificó el trasbordo á tal buque;» conservará dicha nota; y sacando dos copias autorizadas, entregará una al capitan del buque conductor, y remitirá la otra por el correo al administrador de Sevilla, exijiendo aviso de la llegada del buque, que deberá dar tambien este último funcionario á la aduana de procedencia, con arreglo á lo prevenido en estas ordenanzas.—Y 4.ª El contenido de un rejistro se trasbordará á un solo buque; y nunca podrá verificarse de una parte sino de la totalidad de aquel documento; quedando sujetos los escesos, faltas ú omisiones á las prescripciones que rijan sobre el particular.

Art. 296. En las Provincias Vascongadas podrán verificarse los trasbordos de sal para otros puntos de las mismas con las formalidades siguientes:—1.ª En la guia del buque de que haya de ser trasbordada la sal se hará constar la cantidad que se trasborda, el nombre del buque que ha de conducirla, el de su capitan, matrícula á que corresponde y punto en que haya de efectuarse el desembarque.—2.ª En la guia que se espida al buque á que se trasborde, se espresará la cantidad de sal trasbordada, el nombre del buque de que lo fué, el de su capitan, matrícula á que pertenece, fecha del trasbordo y punto en que la sal haya de ser desembarcada, que corresponderá precisamente á las provincias exentas.—Y 3.ª El cargador quedará obligado á acreditar en la aduana que autorice el trasbordo la entrega por completo de la sal en el punto de su destino.

Art. 297. Los cargamentos procedentes de puertos estranjeros de América y Asia, conducidos á los de la península en buques españoles, pueden continuar en los mismos ó trasbordarse á otros igualmente españoles para cualquiera del estranjero, satisfaciendo 2 por 100 de depósito, aun cuando no lo hubiere establecido en el puerto á que vengan destinados. *Ordenanzas jenerales de aduanas de 10 de setiembre de 1857.*

(1) Art. 1.º La red conocida con el nombre de trasmallo, que consta de tres telas unidas lateralmente, se declara arte útil de pesca.

Art. 2.º Los pescadores se abstendrán de ocupar con dicha red las entradas ó bocas de los caños ó brazos de mar, y solo la emplearán en los fondos proporcionados para que se inventó.

Art 3.º Observarán en sus calamentos las distancias correspondientes, á fin de no perjudicarse unos á otros, ni distraer ó estorbar la pesca de los demás artes permitidos.

Art. 4.º Mediante que el arte de malla real por su naturaleza está circunscrito á determinados sitios, y el trasmallo, por permitir distinto manejo, puede emplearse en otras partes, no se han de calar estas últimas redes sin que se interponga el trecho de media legua á lo menos, del paraje en que aquel esté apostado. *Tit. 2, Trat. 6, Ord. Gen. de Pesca.*

TRIBUNAL SUPREMO DE GUERRA Y MARINA. Es el que conoce en última instancia de todas las causas y pleitos que se sustancian en las Auditorías así de marina como de guerra, jurisdiccion suprema que le ha sido conferida por antiguas y modernas disposiciones.

2. Es igual en categoría al Supremo de Justicia. En la sustanciacion de los pleitos y causas sigue los propios trámites que la jurisdiccion ordinaria, con la sola diferencia de que por las razones que son estensamente de ver en la Real órden de 10 enero de 1856 se declaró competer á este Supremo Tribunal la decision de los recursos de casacion que se interpusieren de fallos pronunciados por tribunales sujetos á la jurisdiccion del mismo.

3. El arancel de derechos para el pago de los que se devengan en la sustanciacion de negocios en este tribunal es el mismo que el del Supremo de Justicia.

TRIPULACION. La jente de mar, ó el número de marinos de la dotacion de cualquier buque, destinados en él á las diversas atenciones de su maniobra y completo servicio.

2. Todos los individuos de la tripulacion han de tener los requisitos que se espresan en las voces *Contramaestre*, *Piloto*, *Matriculado*, bajo pena de nulidad del contrato, por ambas partes, segun lo determina el artículo 687 del Código de Comercio además de las otras que establecen segun el caso las disposiciones de marina que se trasladan en las citadas voces.

3 Para asegurar el cumplimiento de esta disposicion se obliga al capitan á presentar al comandante del puerto una lista de la jente enganchada para la navegacion. Pero de entre los que tengan este requisito, el capitan y armador podrán nombrar á las personas que gusten, sin que por autoridad alguna se les pueda obligar á que el nombramiento recaiga en persona determinada. *Art. 688, Cód. de Com.*

4. La contrata entre el capitan y equipaje deberá estenderse por escrito en el libro de cuenta y razon de la nave y firmarse por los que sepan hacerlo. Los que no sepan firmar, podrán autorizar á otro que firme por ellos. Estando este libro en regla, hará fe en las contiendas que se orijinen entre el capitan y el equipaje en razon á las contratas contenidas en él, y á las cantidades entregadas á cuenta de ellas. Cada individuo del equipaje podrá exijir del capitan que se le dé una nota firmada de su puño de la contrata estendida en el libro. *Artículo 699, Cod. de Com.*

5. Una vez embarcados, no pueden saltar en tierra sin permiso del capitan, ni permitir que nadie cargue, ni mucho menos descargue cosa alguna sin órden de este. Deben obedecerle en lo relativo al servicio, y darle parte cada uno de las novedades que observe en las cosas que se le han confiado.

6. El principio que la tripulacion debe obedecer al capitan jamás se hará respetar bastante por los tribunales; sin embargo es tambien preciso apreciar las circunstancias atenuantes de la desobediencia de la tripulacion, que pudieran ser tales que escusaran totalmente su conducta. Por eso en los tornaviajes se examina la conducta del capitan caso de queja de alguno de la tripulacion y si fuese culpable se le impone la pena correspondiente á su falta.

7. El contrato entre el hombre de mar y armador ó capitan, lo mismo que todos los bilaterales, se disuelve solo por el mútuo disenso de las partes ó por justa causa. Arriba indicamos la pena que se le imponia al hombre de mar que dejaba de cumplir su empeño; del mismo modo se obliga al capitan á cumplir el suyo, pero como este consiste en pagarle sus salarios mas que en exijirle sus servicios, podrá rehusar arbitrariamente el llevarlo á bordo, lo mismo que el hombre de mar pudiera rehusar el recibo de sus salarios, pero si arbitrariamente le deja en tierra deberá pagarle su ajuste lo mismo que al hombre de mar que prestare sus servicios. Esto sin embargo debe entenderse, caso que el viaje no estuviere aun comenzado, porque estándolo no tendrá ya esa facultad, pues esto fuera entonces irrogarle graves perjuicios, á menos que como reo de algun delito lo entregare á la autoridad que corresponda en el puerto de su arribada. Al hombre de mar despedido con justa causa, se le abonarán los salarios devengados solo hasta aquel dia. Si el capitan hubiese dejado al hombre de mar, si bien arbitrariamente, al menos por motivos prudentes y fundados, el pago de sus salarios saldrá de los fondos de la nave, en otro caso será de cargo particular del capitan. *Arts. 705, 706, Cód. de Com.*

8. Concluido el viaje, la tripulacion no podrá abandonar la nave sin haberla amarrado en su debido lugar, tener desembarcado el cargamento y puesto en órden las velas, cables y demás cosas que estaban á su cuidado, salvo á los que se hubiesen concertado por una cantidad alzada, el derecho para exijir una competente indemnizacion si por culpa del armador, capitan ó cargadores y no por caso fortúito ó fuerza mayor se difiriese por mas tiempo que el acostumbrado el desembarco del cargamento.

9. Caso que una vez contratados los hombres de mar para el servicio de una nave que va á principiar su viaje, dejare de presentarse alguno de ellos en el dia señalado, ó presentado se ausentare, podrá perseguírsele como *Desertor*. (Véase esta voz)

10. De consiguiente si contratado para una nave se concertare para otra, será nulo el segundo contrado, y el capitan de aquella tendrá la opcion de obligarle á prestar el servicio que tenia pendiente ó buscar á espensas del mismo quien le sustituya; además perderá los salarios que tuviese devengados en su primer empeño, los que quedarán á beneficio de la nave en donde le tenia contraido, sin perjuicio de las penas

correccionales á que pueda condenarle la autoridad militar de marina conforme á lo dicho; y el capitan que le ajustare en segundo lugar sabiendo el empeño pendiente, incurrirá en la multa de mil reales. Así pues para pasar del servicio de una nave al de otra sin estorbo lejítimo ha de obtener permiso por escrito del capitan de la nave en que servia. *Arts. 700, 701 y 702 Cod. de Com.*

11. Ningun hombre de mar puede ser detenido por deudas cuando la nave esté despachada, pues el interés de la navegacion no permite que por las deudas de uno se perjudique al armador, cargadores y demás interesados en la espedicion, cuando el acreedor por otra parte debe culparse á sí propio, en haber aguardado precisamente aquel tiempo para exijir el crédito. Segun las ordenanzas de Bilbao, para que la jente de mar no pudiere ser detenida por deudas, se hacia preciso que estuviesen á bordo para hacerse á la mar; el código francés exije que vayan cuando menos dentro los botes para embarcarse. Pero nuestro código prescindiendo de estos hechos materiales y considerando que lo que debia evitarse era la dilacion del viaje, manda que no pueda detenerse por deudas al capitan ni equipaje, cuando la nave esté ya despachada, pues entonces fuera ciertamente cuando debiéndose alterar el rol y buscar quien ocupase la plaza del detenido se ocasionaria grave perjuicio á todos los interesados en el cargamento, asi que ningun hombre de mar podrá ser detenido por deudas, ora esté en tierra, en los botes ó á bordo si la nave está despachada. *Art. 645, Cod. de Com.*

12. Mas el interés público que se sobrepone siempre al de los particulares limita esta regla. Así que si la deuda procediere de algun delito podrá ser detenido el hombre de mar aun cuando la nave hubiese levado ya anclas.

13 La buena fe exije tambien una segunda limitacion á este principio, así es que podrán ser detenidos cuando la deuda procediese de efectos suministrados para aquel mismo viaje, pues fuera injusto que en esta disposicion legal encontraran los marinos un medio de sustraerse á las obligaciones que han contraido para ponerse en estado de emprenderlo. Pero como nunca debe perderse de vista lo que exije el interés de los cargadores, podrá partir el hombre de mar dando la fianza que debe prestar el naviero si por iguales causas se detuviere la nave segun en su lugar se esplicó.

14. Cuando no consta el tiempo determinado por el que se ajusta un hombre de mar, se entiende hacerlo por el viaje de ida y vuelta hasta que la nave regrese al puerto de su matrícula. No puede ser despedido el hombre de mar durante el tiempo de su contrata sino por justa causa; se reputarán tales la perpetracion de cualquier delito que turbe el órden de la nave, y la reincidencia en faltas de subordinacion, disciplina ó en el cumplimiento del servicio que le corresponde. *Arts. 703, 704, Cod. de Com.*

15. El hábito de la embriaguez y cualquiera ocurrencia que inhabilite al hombre de mar para ejecutar el servicio de que está encargado.

16. La nave, aparejos y fletes son responsables al pago de los salarios debidos á los hombres de mar que se ajustaren por mesadas ó por viajes. La accion para pedir el pago se estingue un año despues de concluido el viaje en que los devengaron. *Arts.* 722, 994, *Cod. de Com.*

17. La revocacion del viaje bien fuese voluntaria, bien efecto de las circunstancias, como por ejemplo la quiebra del armador, no debe confundirse con el despido en sus efectos en cuanto á la jente de mar.

18 Es notable la diferencia. La revocacion consiste en no hacer el viaje proyectado, no continuar el ya empezado ó en descargar en otro puerto mas próximo; es en cierto modo una renuncia ó modificacion del primer proyecto. El despido de un hombre de mar por el contrario en nada le altera, ni priva al armador de ejecutar ó continuar su espedicion con la tripulacion restante ó con la que ajuste en lugar de la despedida.

19. La revocacion voluntaria es la renuncia del armador á la espedicion proyectada ó empezada: si tiene lugar antes de comenzado el viaje, se abonará á todos los hombres de mar ajustados, una mesada de su respectivo salario por via de indemnizacion, aparte de lo que les corresponda percibir con arreglo á sus contratas por el tiempo que llevan de servicio en la nave. En el caso de estar el equipaje ajustado por una cantidad alzada por el viaje, se graduará por dos peritos nombrados por las partes ó de oficio si ellas no lo hicieren lo que corresponda á dicha mesadas y dietas, prorateándolas en los dias que por aproximacion deberia aquel durar. Esta indemnizacion se les debe aun cuando la revocacion del viaje ningun perjuicio les causara. Ocurriendo la revocacion despues que la nave hubiese salido para su destino, se pagará todo el ajuste á la jente de mar concertada por una cantidad alzada; y los que estuvieran ajustados por meses percibirán las mesadas correspondientes al tiempo que hayan estado embarcados y al que necesiten hasta llegar al puerto donde debió terminarse el viaje. En estos casos será tambien de cargo del armador ó capitan, proporcionar al equipaje trasportes para el mismo puerto ó bien para el de la espedicion de la nave segun mas les convenga. *Arts.* 707, 708 *Cod. de Com*

20. Los principales casos de fuerza mayor que dan lugar á la revocacion forzosa del viaje son: 1.° la declaracion de guerra ó interdiccion de comercio con la potencia para cuyo territorio habia de hacer el viaje la nave: 2.° el estado de bloqueo del puerto á donde iba destinado ó peste que en él sobrevenga: 3.° la prohibicion de recibir en el mismo puerto los jéneros cargados en la nave: 4.° la detencion ó embargo por órden del gobierno ú otra causa independiente de la voluntad del naviero: 5.° cualquier descalabro que inhabilite el buque para la navegacion. En estos casos el equipaje no tiene derecho á indemnizacion algu-

na y solo podrá exijir los salarios devengados hasta el dia que se revoque el viaje si la nave estuviese todavía en el puerto, pero si salió ya de él, debe hacerse distincion de casos; en los tres primeros de los arriba prefijados los hombres de mar serán pagados en el puerto á donde el capitan crea mas conveniente arribar en beneficio de la nave y su cargamento, segun el tiempo que hayan servido en ella, y quedarán rescindidos sus ajustes; pero si la nave hubiese de continuar navegando pueden mutuamente el capitan y equipaje exijirse el cumplimiento de aquellos por el tiempo pactado. *Arts. 712, 711 y 713, Cod. de Com.*

21. En el caso cuarto: esto es, en el de embargo por órden del gobierno ú otra causa semejante se debe continuar pagando al equipaje la mitad de su haber estando ajustados por meses, mas si la detencion ó embargo escediere de tres, quedará rescindido su empeño sin derecho á indemnizacion alguna. Los que estén ajustados por una cantidad alzada, deben cumplir sus contratas hasta la conclusion de este Parece á primera vista que esta disposicion es injusta respeto á los marineros que cobran por mesadas, pues considerando la detencion por órden del gobierno, como efecto de fuerza mayor, no debiera dárseles salario ninguno, sino que cada cual debiera sufrir los daños que á sí propio le causara. Pero se ha considerado, que si bien es cierto que por efecto de la suspension el armador deja de ganar, tambien lo es que no tiene ningun trabajo; los marineros siempre tendrán que hacer en la nave, pero como su ocupacion será menor que si estuviesen en viaje, de aquí es concederles la mitad de sus haberes.

22. Respeto al caso quinto, es preciso no confundamos la pérdida total del buque con su inavegabilidad. Si el buque se pierde totalmente por apresamiento ó por naufrajio, no tiene derecho el equipaje á reclamar salario alguno, ni tampoco el naviero á exijir el reembolso de las anticipaciones que le hubiere hecho. La necesidad de interesarles en su salvacion ha hecho admitir esta derogacion á los principios del derecho civil segun el cual la pérdida de la prenda ó cosa hipotecada destruye tan solo la accion real pero no la personal de los acreedores. *Artículo 716 Cód. de Com.*

23 Por consecuencia de este principio, si se salvare alguna parte de la nave, se harán efectivos los salarios sobre ella debidos al equipaje, hasta la cantidad que alcanzase su producto, teniéndose presente que son privilejiados los gastos hechos para salvarlos, cuyo importe se deduce con preferencia á cualquier otro. *Art. 985 Cód. de Com.*

24. Finalmente, si los restos de la embarcacion no fuesen bastantes para cubrir los haberes del equipaje, se pagarán estos sobre los fletes de las mercancias salvadas.

25. En cuanto á la inavegabilidad, debe observarse que no puede ser causa de la revocacion de viaje sino cuando se verifica en el camino: pues debiendo aprontarse para viajar solo las naves que se hallen

52

en buen estado, el que desistiera por esta causa del viaje proyectado, se le reputaria en clase de renunciante voluntario, á menos que un accidente imprevisto la hubiese puesto realmente en este estado. Entonces el equipaje no tiene otro derecho que á los salarios devengados; pero si la inhabilitacion de la nave procediese de dolo del capitan ó del piloto. estará en la responsabilidad del culpado la indemnizacion de los perjuicios seguidos al equipaje. La inavegabilidad irreparable equivale al naufrajio , y se siguen en cuanto á ella las mismas reglas que en cuanto á este.

26. Entiéndese aquí por prolongacion del viaje su mayor duracion , ya sea por dirijirse la nave á otro punto mas distante del que se habia propuesto ó ya tambien por cambiar de camino; mas no su retardo causado por accidentes involuntarios.

27. La nueva direccion que toma la nave, no dá derecho alguno al equipaje, sino cuando alarga la prestacion de sus servicios por mas tiempo del que se tuvo presente.

28. En este caso debe distinguirse entre el equipaje ajustado por mesadas y el que lo fuere por una cantidad alzada. Los derechos del primero en nada se alterarán , puesto que el trabajo prolongado es igual. Los derechos del segundo se aumentarian proporcionalmente á sus ajustes.

29. Pero si el viaje se redujese á un puerto mas cercano ninguna rebaja podrá hacérseles en los mismos.

30. Lo dicho debe entenderse caso de prolongacion voluntaria, esto es por beneficio de la nave ó del mismo cargamento, pues si los vientos, pestes ó guerras obligasen al capitan á dirijirse á un punto mas distante, ningun aumento se deberia al equipaje, pues lo mismo que en el caso de retardo forzoso, se supone se tuvieron presentes estos riesgos.

31. Siguiendo estrictamente las reglas del derecho, al marino apresado solo se le deberian los salarios devengados hasta el acaecimiento de este suceso, puesto que ya no presta mas servicios ; pero no fuera justo hacer entensiva esta regla al caso en que fuere apresado cumpliendo sus deberes, como por ejemplo defendiendo la nave; pero no , si lo hubiese sido por descuido ó accidente que no tenga relacion con el servicio de esta; y entonces se le reputará presente para gozar de todas las utilidades que correspondan á los demás de su clase concluido que sea el viaje. *Art. 721 Cód. de Com.*

32. Si el hombre de mar enfermare durante el viaje, se siguen los mismos principios que acabamos de manifestar ; la enfermedad puede ser efecto de causas naturales ó de actos del hombre de mar : en el primer caso devenga salario cual si estuviese en plena salud , y en el segundo debe tambien distinguirse si los actos que ocasionaron su enfermedad han sido culpables ó por el contrario han sido en defensa de la nave; siendo de la primera especie , el hombre de mar deja de ganar sa-

lario, pero se sufragan los gastos de asistencia y curacion del fondo comun de la nave, quedando el enfermo obligado al reintegro con sus salarios y no siendo suficientes con sus bienes. Cuando por el contrario procediese la dolencia de herida recibida en el servicio ó defensa de la nave, el hombre de mar seria asistido y curado á espensas de todos los que interesasen en ella, ya que batiéndose defendió á la vez la nave y cargamento; en este caso los gastos de asistencia y curacion se deducirán de los fletes. *Arts. 718, 719, Cód. de Com.*

33. Si el hombre de mar muriere, cualquiera que fuese su ajuste, se le considerará vivo para devengar salarios y participar las utilidades que correspondan á los demás de su clase, concluido que sea el viaje, si pereció en defensa de la nave ya fuese batiéndose, ya maniobrando durante la pelea. Es justo conceder este premio estraordinario, cuando se presta un servicio que tambien lo es. *Art. 721 Cód. de Com.*

34. Mas si muriese por resultado de un accidente natural, entonces varian los derechos de los herederos conforme el ajuste bajo el cual el hombre de mar se hubiere empeñado. Si fuese por mesadas, como estas vencen dia por dia, se abonarán á los herederos los salarios que les correspondan por el tiempo que haya estado embarcado comprendido el de su enfermedad, ya que durante ella no cesa de ganarle, pero deducidos los gastos de asistencia y curacion. *Art. 720, 718, Cód. de Com.*

35. Si hubiere sido ajustado por el viaje, se considerará que ha ganado la mitad de su ajuste falleciendo en la ida, y la totalidad si muriese en el regreso, puesto que esta clase de contratos no permiten apreciar el salario que corresponde por un espacio de tiempo fijo y determinado.

36. Si el hombre de mar iba á la parte, se abonará á sus herederos cuanto le corresponda si murió despues de comenzado el viaje; pero no tendrá derecho alguno si falleciere antes de empezarse, pues los ajustados bajo esta condicion pueden considerarse asociados del armador.

37. La jente de mar puede convenirse con el armador que sus servicios le serán satisfechos mediante una parte en los beneficios con cuya esperanza se ha emprendido el viaje; estos beneficios pueden estipularse *sobre la carga* ó solo *sobre el flete*. Llámase beneficio comun *sobre la carga*, cuando se estipula una parte de interés sobre las ganancias producidas por la venta ó el tráfico de las mercaderías del cargamento. Llámase beneficio comun *sobre el flete*, cuando en virtud del contrato se adquiere una parte de interés en el flete producido por el transporte de pasajeros y mercancias.

38. La jente de mar que navegare á beneficio comun sobre la carga no puede hacer negocio alguno separado de su propia cuenta. En cuanto al capitan se funda esta prohibicion en las reglas del contrato de sociedad segun las cuales debe hacer solamente los negocios de la sociedad que ha contraido y dar cuenta á sus socios de las ganancias que hu-

biere logrado; pues que aumentando la cantidad de mercancías que se dirijen á aquel punto disminuirá el valor en perjuicio de los intereses sociales, á mas de que el cuidado de los efectos propios le hiciera descuidar los ajenos. Asi que, si contraviniendo á la disposicion legal hiciere algun comercio ó tráfico por su cuenta, perderá las utilidades que le resulten en beneficio de la sociedad; pero las pérdidas, si las hubiere, cederán en su perjuicio particular, en conformidad tambien de las reglas sobre el contrato de sociedad. *Art. 656 Cód. de Com.*

39. Pero si el equipaje se hubiese concertado á beneficio comun tan solo *sobre el flete*, bien pueden cargar en la nave las mercaderías que quieran con tal que paguen el flete de ellas como cualquier otro cargador, porque la sociedad no tiene mas objeto que el de los fletes y no puede perder sino ganar con el cargamento de la jente de mar. Y con tal que como cualquier otro cargador hubiesen obtenido permiso del armador, pues que el haber alquilado sus servicios no les dá derecho mas que para exijir el salario convenido sin que tengan el de valerse de la nave para cargar mercaderías por su propia cuenta, aunque sí los afectos de su uso que les son necesarios. Véase *Pacotilla. Art. 654 Cód. de Com.*

40. En el caso de revocacion ó prolongacion del viaje los ajustados á la parte ó al flete no tienen derecho á otra indemnizacion que á la parte proporcional que les corresponda en la que hagan al fondo comun de la nave las personas que puedan ser responsables de aquellas ocurrencias. *Art. 715 Cód de Com.*

41. Si no se ha convenido en indemnizacion para el caso de revocacion forzosa ninguna se les debe por el trabajo empleado en equipar la nave, pues que si corrian riesgos de provecho, es justo los sufran de pérdidas ya que en rigor son verdaderos socios del armador.

42. En caso de naufrajio, los contratados en estos términos ningun derecho tienen en los restos del buque y sí solo sobre los fletes de la parte del cargamento que haya podido salvarse. *Art. 717 Código de Comercio.*

43. Del mismo modo los ajustados sobre los beneficios de la espedicion cobrarán tan solo, si esta los produjese. Pero siempre se les satisfará sobre el valor de lo recojido, el trabajo empleado en salvar los restos de la embarcacion en caso de naufrajio, pues que el naufrajio destruyó su contrato y respeto á estos servicios se les considera cual simples operarios.

TROZOS. Segun se lleva dicho en *Tercios Navales* los trozos son la última subdivision que completa la organizacion militar de las matrículas y están gobernados por un cabo segundo conforme se dice en la voz *Cabo*.

2. De los individuos que componen cada trozo debe llevarse una lista particular por ser el medio único de que pueda saberse á cuál per-

tenece cada uno, y por hallarse así prescrito en el art. 23, tit. 3.° Ordenanzas de mat. (1).

TURQUIA. Véase *Puerta Otomana.*

TUTELAS. Una de las exenciones que lleva consigo el fuero de marina, es la exencion de servirlas, art. 6, tit. 5, Ord. de Mat. (1), exencion quizás de las mas antiguas que reconoce el fuero militar, pues ya la vemos establecida en las leyes romanas y en las de Partidas, sin que acerca de ella se hayan promovido cuestiones como relativamente á las demás.

U.

URUGUAY. Reconocida la independencia de esta república, que en otro tiempo formó parte de las posesiones españolas, por el tratado de 26 marzo de 1845, se convino por el art. 15 en celebrar á la brevedad posible un tratado de comercio, y por el 16 se declaró que los buques mercantes de un país serian admitidos en los puertos del otro, con iguales ventajas que gocen los de las naciones mas favorecidas; sin que se les puedan exijir mayores ni mas derechos de los conocidos con el nombre de derechos de puerto que los que aquellos paguen.

V.

VAPORES. Para facilitar el mas rápido despacho de los buques de vapor, se espidió en 28 febrero de 1842 (1) una órden del Rejente en que

(1) Art. 23. En todas las matrículas además de la lista jeneral alfabética numerada por la fecha ó antigüedad de sus asientos, se llevará otra particular y separada de cada trozo, en que se espresen las clases de los sujetos, y se comprendan los agregados y forasteros: distinguiéndose entre sí los trozos por su numeracion correspondiente, segun la que hubiere en cada partido ó provincia *Tit.* 3, *Ord. de Mat.*

(1) Véase la nota 1, páj. 60.

(1) El Escmo. Sr. ministro de la Gobernacion de la Península con fecha 6 de marzo dice á esta Junta suprema lo que sigue.—Escmo. Sr.:—El Sr. ministro de marina, comercio y gobernacion de Ultramar me dice en 28 del mes anterior lo siguiente. El Rejente del Reino se ha enterado del espediente instruido con motivo de varias solicitudes de dueños y directores de empresas de buques de vapor españoles, pidiendo exencion de derechos de navegacion, puerto y otros; facilidades para el despacho por sanidad y aduanas, y toda la proteccion que creen deberse dispensar á estos establecimientos tan útiles como importantes. Penetra-

se simplifican algunas de las dilijencias que debe practicar toda nave á su entrada en el puerto, ya con respeto á la sanidad, autoridades de

do S. A. de las ventajas que efectivamente ofrece la navegacion de vapor en el transporte de mercaderías y personas por la velocidad y seguridad con que se efectua, ha tenido tambien presente que no pueden concederse privilejios y escepciones que sobre ser siempre odiosos perjudicarian notablemente á la de los buques de vela, desvirtuarian los buenos efectos de las reglas sanitarias, en que tan interesada está la salud pública, y se resentirian no poco las establecidas para contener la defraudacion y el contrabando. En tal concepto, y habiendo examinado con toda detencion lo que se ha propuesto de comun acuerdo por los ministros de hacienda, gobernacion de la península y este de marina ha tenido á bien resolver lo siguiente:

1.° Los buques de vapor españoles, procedentes del estranjero, ó de nuestras posesiones de Africa y América no serán admitidos en la Península é islas Baleares, sino en los puertos habilitados para el caso; y tanto á su entrada como á su salida, serán despachados por todos los ramos del mismo modo que los buques españoles de vela sin distincion alguna.

2.° En los puertos de la Península é islas Baleares, donde los buques de vapor españoles principien y terminen sus viajes, serán tambien despachados absolutamente como los buques españoles de vela. Entendiéndose por término de viaje su salida para el estranjero ó para las indicadas posesiones españolas de Ultramar.

3.° En la navegacion de cabotaje, ó entre puertos de la Península é islas Baleares los buques de vapor españoles, luego que fondeen, serán visitados por los vocales de turno de las juntas municipales de sanidad y por los capitanes de puerto, haciendo aquellos la visita por sí mismos, aunque haya diputados ú otros empleados de sanidad autorizados por punto jeneral para sustituirlos en este encargo, y procederán en su desempeño con arreglo á instrucciones y órdenes acordadas y comunicadas á los propios vocales anticipadamente por las juntas y bajo responsabilidad inmediata á estas corporaciones.

4.° En dichas instrucciones se dispondrá que los vocales de turno hagan la visita sin mas formalidades ni escritos que las precauciones de reglamento, la inspeccion de documentos, las declaraciones juradas verbales, y las notas privadas que tomen los mismos vocales para su gobierno y recuerdo, á fin de poder dar á su tiempo cuenta de todo á las juntas; y se autorizará á dichos vocales para que acto continuo de la visita, admitan los buques de vapor á libre plática siempre que de aquella resulte.—1.° Que el buque en el primer puerto de la Península, ó de las islas Baleares adonde haya arribado desde un puerto estranjero, ó en donde haya principiado su viaje, ha sido despachado, segun el caso al tenor de la disposicion primera.2—.° Que en los referidos puertos y demás de la Península ó islas Baleares en que haya hecho escala, ha sido despachado con patente, boleta ó refrendacion limpia.—3.° Que desde su último despacho no ha habido novedad en la salud de los individuos de la tripulacion y pasajeros.—4.° Que el número y circunstancias de los mismos individuos presentes, concuerden exactamente con el contenido de la patente, ó boleta de sanidad y otros documentos del buque.—5.° Que este no ha comunicado con embarcacion sospechosa ni con puerto ó tierra estranjera. Asímismo se prevendrá á los vocales de turno que en caso de no resultar plenamente comprobado alguno de los espresados requisitos, ó en el de haber mo-

marina y de rentas, algunas de las cuales han sufrido alteraciones segun se esplica en sus respectivos lugares.

tivo fundado para dudar de su realidad, suspendan la libre plática, dando parte inmediatamente á los presidentes de las juntas los cuales las convocarán sin el menor retardo para que acuerden con urjencia y en sesion permanente la providencia que corresponda comunicándola en el acto á los vocales de turno para su ejecucion.

5.° Por las mismas instrucciones se autorizará á los vocales de turno para que en el acto de la libre plática, previo el pago de derechos de sanidad, segun el arancel vijente, refrenden las patentes y boletas, participando despues á las juntas lo que hayan percibido, y la espresion que hayan usado en la refrendata, con la cual, siendo limpia y bajo la sola firma de los vocales de turno, quedarán los buques españoles de vapor habilitados para su admision á libre plática en los puertos de la Península é islas Baleares, todas las veces que para ello reunan las demás circunstancias especificadas en la disposicion cuarta como indispensables.

6.° Presentes los artículos 58 y 62 del tratado 5.°, título 7.° de las ordenanzas jenerales de la armada naval, los capitanes de puertos en el acto de la visita de guerra, refrendarán los roles de dichos buques de vapor; y en el caso de que los vocales de turno por cualquier motivo que fuese no hayan acudido á hacer la sanidad en el tiempo perentorio prefijado por la disposicion tercera la ejecutarán los capitanes de puerto como vocales de las juntas de sanidad, quedando desde entonces subrogados en todas las facultades y obligaciones de los de turno para el despacho del buque por este ramo con la misma responsabilidad inmediata á las juntas y la propia sujecion á las instrucciones y órdenes al tenor de las disposiciones tercera, cuarta y quinta, á cuyo fin se les trasladarán aquellas al tiempo de comunicarlas á los vocales de turno.

7.° Los capitanes de los buques de vapor españoles, en cuanto fondeen, entregarán á los de puerto una papeleta de la carga y número de pasajeros que conduzcan, con espresion de los que desembarquen, para confrontarla con la relacion que deben llevar desde el puerto en que principien su espedicion hasta el término de su viaje, conforme á lo prevenido en el artículo 74 del citado tratado y título de la ordenanza, para cuya observancia el encargado ó consignatario de dichos buques dará á sus capitanes en cualquier puerto que no sea el primitivo, una relacion firmada de los pasajeros que deban embarcarse y tambien dará la papeleta que menciona el anterior artículo 73 al del puerto, quien, al desembarcar los pasajeros dispondrá su presentacion á la autoridad correspondiente con arreglo á lo dispuesto en la ordenanza, y participará al comandante de marina la entrada y salida de estas embarcaciones en razon á lo ordenado en la disposicion sesta.

8.° Los buques de vapor españoles que procedan de un puerto estranjero ó de uno del reino en que se principie la espedicion, estarán sujetos á lo que previene la ley de aduanas y aranceles aprobada por las Cortes en 9 de julio de 1841 y á las reglas administrativas que contiene la instruccion jeneral de aduanas aprobada por S. A. el Rejente del Reino en 26 de agosto del mismo año, salvas las modificaciones que haya tenido. En los puertos intermedios ó de escala, se sujetarán tambien á lo que previenen la ley y la instruccion ya conduzcan jéneros estranjeros, ó de América, ya del reino, y se pretenda desembarcar equipajes de pasajeros ó el todo ó parte del cargamento segun la clase de habilitacion de

2. Relativamente á los que verifican con toda regularidad viajes periódicos, debe estarse con respeto al pago de derechos á lo dispuesto en Real decreto de 7 mayo de 1856 (2). Acerca las luces que deben llevar de noche, véase el núm. 3 en *Abordaje*.

VARADA. Véase *Naufrajio*.

VASCONGADAS. La marinería de estas provincias no está sujeta por regla jeneral á la jurisdiccion de marina, sino que goza de los fueros especiales porque se gobiernan aquellas provincias, en conformidad al art. 1, tít. 11 Ord. de Mat. (1). Para las demás diferencias en lejislacion véanse las voces *Fuero*, *Matriculado*, *Comandante Particular*, *Corsario*, *Rol*, *Patentes* y *Nave*.

VAYA. Véase *Alboroto* y el núm 10 en *Capitan de Puerto*.

VENDER. La venta á bordo de ciertos artículos está prohibida por el art. 39, tít. 4, trat. 5 Ord. de la Real Arm. (1) así como por el capítulo 31 de la ley 138 tít. 15, libro 9 de la Recopilacion de Indias que es la instruccion de jenerales y ministros de la armada y flota de Indias, y tambien por el art. 166, tít. 1, trat. 5 Ord. Gen. de la Arm. (2) por el

comercio que esté concedida á las aduanas por la misma ley; pero se evitarán aquellas formalidades que no sean absolutamente indispensables, á cuyo efecto en el acto de presentarse el manifiesto se facilitarán por los empleados las guias de alijo de las partidas que se declaren en él para desembarcar en cada puerto conduciéndolas á la aduana con intervencion del resguardo, quedando los dueños ó consignatarios en cumplir despues los demás requisitos para el despacho ó adeudo conforme á los artículos 25, 34, 45 y 51 de la misma instruccion.

9.° En dichos puertos intermedios no pagarán los buques de vapor españoles otros derechos que los de sanidad y puerto; pues los de navegacion los satisfarán en los primeros y últimos de su cabotaje por las costas de la Península é islas Baleares, pero no se esceptuarán de pagar en todos los puertos el práctico si lo tomaren sujetándose á lo establecido en esta parte.—Lo que de órden de esta suprema traslado á V. para que esa provincial acuerde las disposiciones convenientes, á fin de que el decreto anterior tenga el mas exacto cumplimiento por parte de las juntas sujetas á su jurisdiccion. Dios etc.—El Duque de Bailen.

(2) Véase la nota 3, páj. 772.

(1) Véase la nota 10, páj. 438.

(1) Véase la nota 2, páj. 750.

(2) Art. 166. Es absolutamente prohibido el que oficiales de mar, sarjentos y otros cualesquier individuos vendan tabaco, naipes, aguardiente, vino, comestibles, ni otra cosa alguna, ni á dinero ni al fiado, pena de confiscacion de todos los jéneros por la primera vez, aplicados á compra de verduras, ú otros frescos para los calderos de tropa y marinería: y si reincidieren, de ser removidos á grumetes ó últimos soldados, además de la pérdida de los jéneros: y si los con-

desórden, falta de subordinacion, y aun poco cuidado en el cumplimiento de sus deberes, que podria traer de sí el consentirlo.

VENEZUELA. Reconocida la independencia de esta república que en otros tiempos formaba parte de las posesiones españolas en América por el tratado de 30 marzo de 1845, por los artículos 15 y 16 se hicieron copiándose testualmente iguales estipulaciones que con respeto á la república del *Uruguay* (Véase)

2. Antes de este tratado ó sea por decretos de la república de 20 marzo de 1837 y 13 marzo de 1838 se habia decretado la admision de buques españoles en los puertos de la república, y que así los buques como las manufacturas españolas introducidas en buques españoles no pagasen mas derechos que los que pagarán los mismos productos introducidos en buques venezolanos.

VETERANO. Clase de matriculados que goza de los beneficios y privilejios anexos á los mismos, sin tener que prestar servicio alguno en los buques de guerra, segun el art. 18, tít. 2 Ord. de Mat. (1)

2. Pertenecen á esta clase, segun el citado artículo, los matriculados despues de quince años de servicio sin desercion y buena conducta, y los que hubiesen quedado inútiles por efecto de combate ó faenas en los buques de guerra, lo que alteraron la Real órden de 15 octubre de 1844 (2) disponiendo que el tiempo del servicio fuera de cuatro años y que pasados ellos pudiesen optar los matriculados á la distinguida clase de veteranos, la de 29 junio de 1857 (3) disponiendo pasen á ella los que de una vez se presten á servir siete años, y la de 8 junio de 1859 (4) los que habiéndoles tocado la suerte de soldados hayan redimido por sustitucion ó pecuniariamente. Igualmente deben ingresar en ella conforme la Real órden de 31 marzo de 1806 (5) y otra de 20 febrero de 1817 ratificada y aclarada por la de 5 febrero de 1857 (6) los que cuenten veinte y cinco años de matrícula sin haberse separado de ella aunque no hayan prestado servicio en los buques de la Armada, mientras justifiquen las causas por las que no lo han hecho y su permanencia en la

traventores fueren soldados ó marineros, serán condenados á servir sus plazas sin sueldo por un año, sin que jamás se admita recurso de deuda procedida de semejante trato para satisfacerla, sino únicamente para probarla, y proceder como si hubiese mediado aprehension. *Tít.* 1, *Trat.* 5, *Ord. Gen. de la Real Arm.*

(1) Véase la nota 7, páj. 436.
(2) Véase la nota 23, páj. 312.
(3) Véase la nota 24, páj. 313.
(4) Véase la nota 25, páj. 318.
(5) Véase la nota, 5, páj. 303.
(6) Véase la nota 5, páj. 727.

matrícula, lo que de nuevo se repitió en Real órden de 10 junio del propio año (7)

3. Los servicios estraordinarios que en casos de naufrajio ú otros de igual ó análoga naturaleza prestan los matriculados y por los cuales en justa recompensa se les abona algun tiempo de campaña, les sirven tambien para ingresar en la clase de veteranos, segun se declaró en Real órden de 2 junio de 1851 (8)

4. Las cédulas de veterano las espide en el dia el Capitan jeneral del respectivo departamento con arreglo á la Real órden de 8 enero de 1858 (9) ratificada con respeto especialmente al punto que nos ocupa, en la de 18 noviembre de 1858 (10).

5. De los veteranos se llevará lista separada en cada matrícula, segun lo previene el art. 18 tít 2 Ord. de Mat. arriba citado.

6. El que con pretestos falsos ó valiéndose de medios ilejítimos obtiene el ingreso en la clase de veterano, queda escluido para siempre

(7) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta núm. 2075 de V. E. en que traslada con informe la consulta promovida por el capitan jeneral del departamento de Cartajena sobre si los matriculados quintos que se hallan cumpliendo campaña de turno deben ser licenciados, y pidiendo aclaraciones para el pase de otros á la clase de veteranos y S. M. de conformidad con lo propuesto por V. E. se ha dignado resolver respeto al primer punto que si los interesados lo reclamasen así se les concedan sus licencias reemplazándose las bajas por las respectivas provincias: respeto al segundo punto ha resuelto S. M. que estando prevenido en la Real órden de 5 de febrero último que pase á la distinguida clase de veterano todo individuo que cuente 25 años de matrícula sin haberse separado de ella aunque no haya prestado servicio en la armada, siempre que justifique previamente las causas porque no hizo campaña en todo aquel tiempo además de otras circunstancias que en ella se espresan, es su Real voluntad que en esta disposicion se entiendan comprendidos los que cumplidos los veinte y cinco años de matrícula se hallen sirviendo su primera campaña de turno, pero siempre justificando de antemano los estremos espresados en el final de la citada Real órden de 5 de febrero último. De órden de S. M. lo manifiesto á V. E. para su conocimiento y circulacion. Dios etc. Madrid 10 de junio de 1857.

(8) Véase la nota 32, páj. 539.

(9) Véase la nota 1, páj. 43.

(10) He dado cuenta á la Reina (Q. D. G.) de la carta de V. E. núm. 1714 de 29 de octubre último, consultando si las cédulas de veterano deben continuarse espidiendo por los capitanes jenerales de los departamentos segun determina la Real órden de 8 de enero del corriente año, ó por los comandantes principales de los tercios con arreglo al artículo 18, título 2.° de las ordenanzas de matrículas; y S. M. conformándose con el parecer de la Junta consultiva de la armada se ha dignado resolver continuen en el uso de esta prerogativa los espresados capitanes jenerales, segun está dispuesto en la soberana disposicion de 8 de enero citada. De Real órden lo espreso á V. E. para su conocimiento y fines que correspondan. Madrid 18 de noviembre de 1858.

de ella y será condenado además á dos campañas estraordinarias conforme al art. 5 tit. 14, Ord. de Mat. (11)

VIAJE. Acerca los casos en que la revocacion del viaje dá ó no lugar á la tripulacion para exijir el pago de sus salarios véase *Tripulacion*. Tocante á los casos en que puede interrumpirse véase *Capitan*, y relativamente á cuando se gozan las ventajas del que se llama redondo para el pago de derechos, véase *Carga*, *Faros*, *Fondeadero*, *Derechos de navegacion*, *Sanidad* y *Vapor*.

VIDASOA. Por el tratado de 2 diciembre de 1856 cuya ratificacion fue autorizada por la ley de 7 julio de 1857, se fijaron los límites entre España y Francia, desde el punto en que concurren las provincias de Huesca y Navarra con las del departamento francés de los Bajos Pirineos hasta la desembocadura del rio Vidasoa en la rada de Higuer, y por los arts. 20, 21 y 22 (1) se estableció la libre navegacion y pesca en este rio por los súbditos de ambas naciones, estipulándose tambien la formacion de un reglamento para regularizar esta última (2), evitando

(11) Art. 5. Todo el que hubiere obtenido su traslacion á la clase de inhábiles, de patrones ó veteranos con pretestos falsos, soborno, ó cualquiera otra especie de fraude, será condenado á dos campañas estraordinarias, y quedará escluido para siempre de la última clase distinguida, por indigno que debe ser de contarse en ella quien se valga de tales medios. *Tít.* 14, *Ord. de Mat.*

(1) Art. 20. La navegacion por todo el curso de las aguas del *Vidasoa* desde *Chapitelaco-arria* hasta su desembocadura en el mar, será enteramente libre para los súbditos de ambas naciones, y no se podrá estorbar á nadie en lo relativo al tráfico, entendiéndose que habrán de conformarse todos á los reglamentos vijentes en los puntos donde tengan lugar las operaciones comerciales.

Art. 21. Los habitantes de la orilla izquierda, así como los de la orilla derecha, podrán pasar y navegar libremente con toda especie de embarcaciones, tanto de quilla, como sin ella, por el rio, por su desembocadura y por la rada de *Higuer*.

Art. 22. Podrán igualmente unos y otros, valiéndose de toda clase de embarcaciones, pescar con redes, ó de cualquiera otro modo, en el rio, en su desembocadura y en la rada; pero habrán de conformarse todos con los reglamentos que se establezcan de comun acuerdo y con la aprobacion de las autoridades superiores correspondientes, por los delegados de las municipalidades de las dos riberas, con el objeto de prevenir la destruccion de la pesca en el rio, y de dar á los fronterizos idénticos derechos y garantías para el mantenimiento del órden y armonía en sus relaciones. *Tratado de* 2 *de diciembre de* 1856.

(2) REGLAMENTO PARA LA PESCA, FORMADO POR LOS DELEGADOS DE LAS MUNICIPALIDADES RIBEREÑAS DEL VIDASOA.

Los infrascritos delegados, nombrados en virtud del artículo 22 del tratado de límites de 2 de diciembre de 1856, á saber: por parte de España, por los ayun-

contiendas entre los pescadores y el que pescándose en la época del desove se perjudicara la cria y propagacion de los peces, lo que tuvo

tamientos de Fuenterrabía é Irun, y en nombre de los mismos, por el comandante de marina de San Sebastian, y por la de Francia, por las municipalidades de Urruya, Hendaya y Biriatu. Han formado de comun acuerdo el presente reglamento de pesca para dar, conforme á los artículos 12, 21 y 22 del citado tratado, á los fronterizos de las dos orillas del Vidasoa, derechos idénticos en todo su curso, en su embocadura y en la rada de Higuer, para prevenir la destruccion de la pesca, y para mantener el buen órden y las buenas relaciones, consagrando los derechos, usos y costumbres reconocidos y existentes desde hace mucho tiempo.

DERECHO DE PESCA.

Art. 1.° El derecho de pesca en el rio Vidasoa desde Champitelacoarría ó Chapitaco-errcca, en su embocadura y en la rada de Higuer, pertenece esclusiva é indistintamente en España, á los habitantes de Fuenterrabía é Irun; y en Francia, á los de los pueblos de Urruya, Biriatu y Hendaya. Dichos habitantes, sin estar obligados á justificar que se hallan inscritos en la matrícula de la marina de su respectivo país, podrán pescar con toda clase de embarcaciones, y continuarán ejerciendo sobre todos los puntos de la ria que cubren las mareas vivas, derechos idénticos para la pesca y para todos los abonos marítimos, sin que se hallen sometidos á otras disposiciones ni restricciones que las contenidas en el presente reglamento.

Art. 2.° Los ribereños de ambos países podrán á su comodidad retirar y sacar sus redes, sea á la orilla española, sea á la francesa; pero en ningun caso á una propiedad particular, sin la autorizacion del propietario; y segun el uso existente, todos los productos de la pesca podrán introducirse, libres de derecho, en cualquiera de los dos países.

Art. 3.° La pesca á la caña ó anzuelo flotante continuará por escepcion, siendo libre como hasta aquí para todos, menos en las épocas del desove.

ÉPOCAS PARA LAS DIFERENTES PESCAS; DIMENSIONES DE LAS DIVERSAS ESPECIES DE PESCADOS Y DE MARISCOS.

Art. 4.° La pesca de la anguila, de la lamprea, de la platija y del mujil ó corrocon, se permite en todos tiempos.—Se prohibe la pesca del salmon y de la trucha salmonada desde el fin de agosto hasta 1.° de febrero.—De la trucha desde el 20 de octubre hasta el 31 de enero.—De la alosa desde el fin de mayo hasta el 1.° de junio.—De los demás pescados no mencionados, desde el 15 de marzo hasta el 1.° de mayo.—De las ostras desde el 30 de abril al 1.° de setiembre.—De las almejas desde el 30 de abril hasta el 1.° de julio.—En todo tiempo se prohibe igualmente pescar ostras y almejas desde la puesta del sol hasta su salida.

Art. 5.° Se prohibe pescar ó recojer, de cualquiera manera que sea, las huevas de todos los pescados y de los crustáceos, y el emplearlos como cebo.

Art. 6.° Se prohibe pescar los pescados que no tengan las dimensiones siguientes entre el ojo y el nacimiento de la cola:

lugar en 1.° junio de 1859 debiendo ser desde aquella fecha el precitado

El salmon que no tenga.	27 centímetros de largo.
La trucha salmonada.	27
La anguila.	27
La alosa.	27
El rodaballo.	20

Todos los demás pescados que no tengan 16 centímetros de largo. Pero los que no alcancen nunca esta dimension, podrán ser cojidos en todo tiempo, cualquiera que sea su dimension.

Se prohibe igualmente cojer ostras que no tengan cinco centímetros de diámetro mayor, y las almejas que no tengan tres centímetros de diámetro. Los demás mariscos podrán cojerse cualquiera que sea su dimension.

Art. 7.° Los pescadores estarán obligados á echar al rio los pescados designados en el artículo anterior, que no tengan las dimensiones señaladas, y á dejar las ostras y almejas que no tengan el diámetro prefijado, en el mismo sitio de donde se hubiesen cojido.

ABONOS MARÍTIMOS.

Art. 8.° Segun el uso existente, todos los ribereños indistintamente continuarán recojiendo en todos los puntos del curso del Vidasoa, bañados por las altas mareas, todas las yerbas marítimas, á escepcion de las que están adheridas á los vallados de las tierras labrantías, que pertenecen esclusivamente á los propietarios de estas tierras. Continuarán tambien tomando y estrayendo la arena, fango y toda clase de abonos marítimos en todos los espresados puntos que quedan á descubierto en bajamar; pero no se podrá estraer sino á la distancia de 10 metros de los vallados, diques, ribazos ú orillas de la tierra firme, y á 9 metros de los depósitos de cualquiera clase de pescados y mariscos, y de los criaderos de pescados de que se hará mencion en uno de los artículos siguientes.

REDES, INSTRUMENTOS Y MÉTODOS DE PESCA PERMITIDOS.

Art. 9.° Para la pesca del salmon, de la alosa y de la trucha salmonada, se usará únicamente de la red simple de que se sirve en el dia, y cuyas mallas del medio tengan . lo menos, un cuadrado de 57 milímetros de lado, y las de los lados de la red 70 milímetros, por lo menos. Para la pesca del mujil ó corrocon, de la platija, lenguado, rodaballo y trucha comun, las mallas de la red tendrán, lo menos, 20 milímetros en cuadro, y para la pesca de las anguilas y demás pescados de pequeña especie, lo menos, de 15 milímetros. Para la pesca de estos pequeños pescado se podrán tambien usar butrinos, cuyas mallas sean de las mismas dimensiones, pero echados en el agua sin ninguna empalizada por los lados. Las mallas de las redes y butrinos autorizados deberán tener las dimensiones fijadas para cada clase cuando dichas redes están mojadas.

Art. 10. Segun la costumbre existente desde hace mucho tiempo, ocho dias antes del en que se principie la pesca del salmon, todos los ribereños indistintamente que tengan red salmonera tirarán la suerte ante sus autoridades respectivas,

reglamento la ley á que deben atenerse los pescadores españoles y franceses en el Vidasoa.

y á cada marea el español y el francés á quienes toque el turno, tendrán solamente el derecho de pescar el salmon en toda la estension del Vidasoa que sirve de límite á ambas naciones. Si por cualquiera motivo los pescadores de los dos países no pudiesen entenderse para hacer la pesca en comun como se practica en el dia, los españoles solos echarán la red en una marea, y los franceses solos en la siguiente, y así sucesivamente.

Art. 11. Se prohibe espresamente: —1.° Hacer uso en el Vidasoa de otras redes que las mencionadas en el artículo 9.°—2.° Servirse de dichas redes sin que estén revestidas de los plomos ó marcas que se adopten por las autoridades respectivas, y emplearlas para otros pescados distintos de los designados para el uso de cada red.—3.° Echar en el rio drogas ó cebos que tiendan á embriagar ó destruir el pescado y ahuyentarle golpeando el agua ó asustándolo de cualquier modo con el objeto de hacer entrar al pescado en la red ó cualquier instrumento de pesca.—4.° Trasportar y vender los pescados ó mariscos que no tengan las dimensiones determinadas en el artículo 6.° ó que se pesquen en las épocas prohibidas.—5.° Pescar con la ayuda de los instrumentos punzantes, tal como tridentes, y con cuerdas ó sedales durmientes ó echados al fondo.—6.° Cerrar ó atajar el rio con cualquiera aparejo ó proceder que tenga por objeto desviar el curso natural de las aguas é impedir el paso del pescado, ó de dañar á la repoblacion del rio.

Art. 12. Se prohibe, bajo ningun pretesto, tirar ó levantar las redes ú otros instrumentos de pesca á toda otra persona que no sea el dueño.

DEPÓSITOS DE MARISCOS Y CRIADEROS DE PESCADOS.

Art. 13. Los ribereños podrán pescar indistintamente en todas las partes del Vidasoa que cubren las altas mareas, toda especie de mariscos; pero no podrán construir establecimientos de pesquería permanentes ó temporales, parques ó depósitos de ostras, almejas ó de cualquiera otra clase de mariscos, sin la autorizacion de las municipalidades de los pueblos en cuya jurisdiccion se trate de establecerlos, y sin someterse á las condiciones que se les impongan. La autorizacion así acordada será revocable y nunca podrá considerarse como una concesion: y si se revoca por infraccion de las condiciones impuestas, se destruirá el establecimiento á costa del contraventor. Estos depósitos ó parques no deberán en ningun caso embargar la navegacion, ni servir de medio de pesca; y deberán construirse á la distancia de 100 metros unos de otros.

Art. 14. Los pescadores españoles y franceses, de comun acuerdo y contribuyendo mancomunadamente, y no de otro modo, podrán establecer en cualquiera de las dos orillas del Vidasoa viveros ó criaderos de pescado para la repoblacion de las aguas de dicho rio; pero no deberán servir sino para la propagacion del pescado, y sin que sirva de embarazo en ningun caso á la navegacion.

POLICÍA Y VIJILANCIA DE LA PESCA.

Art. 15. Para la vijilancia del goce en comun del Vidasoa se nombrará un guarda por las municipalidades de Fuenterrabía é Irun, y otro por las municipali-

VIOLACION. La violencia que se hace á una mujer para abusar de

dades de Urruya, Hendaya y Biriatu. Estos dos guardas de pesca, cuyo sueldo se determinará y estará á cargo de las municipalidades que los nombren, vijilarán separada ó colectivamente al mantenimiento del órden y á la ejecucion de las disposiciones del presente reglamento. Estos guardas deberán ser juramentados y revestidos de una bandolera con placa que indique su cargo.

Art. 16. Las infracciones al presente reglamento se probarán por sumaria ó por medio de testigos. Estos dos guardas estarán autorizados para la aprehension de las redes y otros instrumentos de pesca prohibidos, así como de los pescados que se cojan en contravencion á este reglamento. Dichos guardas podrán tambien requerir directamente la fuerza pública para la represion de las infracciones al presente reglamento, igualmente que para la aprehension de las redes prohibidas y de los pescados y mariscos que se pesquen contraviniendo á este reglamento. Las infracciones relativas á los casos de venta y trasporte del pescado, mariscos y sus huevas que se hayan cojido en tiempo de veda ó no lleguen á las dimensiones prescritas, podrán consignarse en una sumaria firmada por cualquiera ajente de la autoridad civil.

DISPOSICIONES PENALES.

Art. 17. A fin de que haya verdadera identidad de derechos para todos los ribereños, es preciso que haya verdadera identidad de represion para los contraventores de ambos países que hayan violado las medidas adoptadas para reglamentar, conforme al tratado precitado, el goce comun del Vidasoa. Los tribunales ó autoridades competentes fallarán en ambos países contra los pescadores sometidos á su jurisdiccion por las infracciones al presente reglamento: 1.° La aprehension y destruccion de las redes y otros instrumentos de pesca prohibidos. 2.° La multa desde 19 rs. (5 frs.) hasta 152 rs. (40 frs.) ó la prision durante dos dias, lo menos, ó diez dias, lo mas.

Art. 18. En todos los casos de reincidencia, el infractor será condenado al duplo de la multa ó prision que haya sido pronunciada la primera vez contra él: pero la doble pena no podrá nunca esceder del *maximum* establecido en el párrafo segundo del precedente artículo. Hay reincidencia cuando dentro de los doce meses precedentes haya habido un primer juicio contra el infractor por contravenir á las disposiciones del presente reglamento. Si en los doce meses precedentes hubiere habido dos juicios contra el infractor, por contravenir á las disposiciones del reglamento, la multa ó prision podrá ser el duplo del *maximum* fijado en el artículo precedente.

Art. 19. El tribunal ó las autoridades competentes acordarán cuando haya lugar, además de la pena impuesta por contravencion al presente reglamento, el pago de los daños y perjuicios en favor de quien tenga derecho á ellos, y determinarán su cuantía.

Art. 20. Cualquiera ribereño que pesque salmon fuera de su turno de pesca sin la autorizacion del que le toque, estará sujeto á la multa ó prision determinadas en el párrafo segundo del artículo 17, y además deberá entregar el salmon pescado ó su valor al pescador á quien corresponda el turno. En caso de reincidencia, podrá ser condenado á la multa ó prision, y podrá pronunciarse además la confiscacion de las redes.

ella contra su voluntad. El simple estupro no se castiga por la actual

Art. 21. Los pescados que se cojan en contravencion á las disposiciones del presente reglamento, se distribuirán inmediatamente á los pobres del pueblo ribereño en cuya jurisdiccion se hayan cojido.

Art. 22. El producto de las multas impuestas en virtud del presente reglamento, ingresará en los dos países en las cajas municipales, y la cuarta parte se aplicará en favor del guarda ó ajente de policía municipal que haya justificado ó hallado la infraccion.

Art. 23. Los padres, madres, maridos y amos podrán ser declarados responsables de las contravenciones que cometan sus hijos, mujeres y criados ó jornaleros.

Art. 24. Cualquier ribereño que haya ultrajado á un guarda en el ejercicio de sus funciones, ó que le resista pasando á vias de hecho, quedará sujeto á las penas prescritas para este caso en el código penal de su país.

Art. 25. El guarda que, en el ejercicio de sus funciones, dé pruebas de negligencia, será revocado inmediatamente; y si hubiese admitido dádivas ó promesas por faltar á sus deberes, será perseguido segun las disposiciones prescritas para estos casos en la lejislacion de su país.

REPRESION DE LAS INFRACCIONES.

Art. 26. El juicio de toda contravencion al presente reglamento, estará sometido en los dos países á las atribuciones esclusivas del tribunal ó de las autoridades competentes y los infractores no podrán ser perseguidos sino ante el tribunal ó autoridades competentes de su respectivo país.

Art. 27. Las sumarias en donde consten las contravenciones al presente reglamento, se remitirán al alcalde á cuya jurisdiccion corresponda el culpable; y el alcalde, despues de haberlas visado, tomará nota sin demora, y les dará el curso correspondiente.

Art. 28. Estando encargados los dos guardas de pesca, de vijilar separada ó colectivamente á la ejecucion del presente reglamento por el artículo 15, podrán hacer constar las infracciones de todos los ribereños, cualquiera que sea su nacionalidad. Pero los contraventores, no pudiendo ser juzgados sino por el tribunal ó las autoridades competentes de su país, la sumaria estendida por un guarda francés contra un español, despues de haber sido visada por el alcalde de uno de los tres pueblos franceses ribereños, se remitirá al alcalde del pueblo español de donde sea el delincuente. Del mismo modo la sumaria estendida por un guarda español contra un francés, despues de visada por uno de los alcaldes de Fuenterrabía ó Irun, se trasmitirá al alcalde del pueblo francés de cuya jurisdiccion sea el culpable, y á estas sumarias se dará el curso correspondiente, segun se ha dicho en el artículo precedente.

Art. 29. Las sumarias estendidas por los guardas designados arriba, ó por cualquiera de ellos indistintamente, contra los ribereños de cualquiera nacion, harán fé á falta de prueba contraria.

Art. 30. Sin perjuicio de las atribuciones del ministerio público, la persecucion de las contravenciones á las disposiciones del presente reglamento, se hará de oficio por los alcaldes y por denuncia de cualquiera que tenga derecho al efecto.

Art. 31. La accion de perseguir, tanto de oficio como civilmente á los contra-

lejislacion, pero si cuando ha mediado violencia, considerando el Código Penal vijente para la jurisdiccion ordinaria que la hay cuando se usa de fuerza ó de intimidacion, cuando la mujer se halla privada de razon ó de sentido, y cuando es menor de doce años. El art. 363 impone la pena de cadena temporal, pero mas severa la de marina impone

ventores por las infracciones de que se trata en el presente reglamento, prescribirá á los treinta dias contados desde el dia en que haya tenido lugar la contravencion.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Art. 32. El presente reglamento se pondrá en ejecucion desde el primero de enero del año siguiente al en que quede promulgado. Entre tanto, se continuará con la actual costumbre escepto en lo relativo á las épocas de pesca, á las dimensiones que deben tener los diferentes pescados y á las prohibiciones establecidas en los párrafos tercero, cuarto, quinto y sesto del artículo 11, que tendrán cumplido efecto desde el mismo dia en que tenga lugar la promulgacion. Se señala el término de un año, desde el dia en que se promulgue este reglamento, para conformarse á las disposiciones del artículo 9.° que indica las dimensiones de las mallas de las diferentes redes autorizadas.

Art. 33. No se podrá hacer ninguna modificacion al presente reglamento, sino á propuesta y de comun acuerdo de igual número de delegados de las municipalidades de las dos orillas del Vidasoa, y con aprobacion de las autoridades superiores respectivas. En fe de lo cual, los delegados respectivos han firmado por duplicado el presente reglamento de pesca en la isla de los Faisanes, á 1.° de junio de 1859. —Firmado.—El delegado de Fuenterrabía, Meliton de Pamery.—El delegado de Irun, Policarpo de Balzola.—El delegado nombrado por el comandante de marina, en nombre de las dos municipalidades de Fuenterrabía é Irun, José María Echenagusía.—El delegado de Urruya, H. de Sarralde Diusteguy.—El delegado de Hendaya, Joseph Lissardy.—El delegado de Biriatu, P. Lapeyre.

ARTÍCULO ADICIONAL.

El presente reglamento, establecido en virtud del artículo 22 del tratado de Bayona, y las ulteriores variaciones que pueden hacerse en él del modo previsto en el artículo 33 del mismó reglamento, se promulgarán en cada país, con arreglo á su constitucion respectiva.

II.

DECLARACION SOBRE EL REINTEGRO Á FUENTERRABÍA POR SU NASA.

Para que conste de una manera auténtica el cumplimiento de los artículos 23 y 24 del tratado de Bayona de 2 de diciembre de 1856, referentes á la presa y nasa de Fuenterrabía, la comision de límites del Pirineo, declara que el tesorero francés ha entregado en 22 de marzo de 1859, al apoderado de Fuenterrabía, la suma de 19.184, frs., ó sean 72,900 rs. vn., fijada con arreglo á los términos del mismo

la de muerte y declara desaforados á los que hubiesen sido cómplices en él, segun lo establece el art. 41, tit. 4, trat. 5 Ord. de la Arm. (1).

VISITA DE NAVES Por lo que respeta á las que hace la sanidad á las que llegan á puertos españoles véase *Sanidad*. Por lo relativo al derecho que para verificarle compete á los buques de guerra en alta mar véase *Reconocimiento*.

VOLANTE. Red de la especie de las que en Andalucía se aplican á la pesca de los cazones, y en las costas de Galicia y Asturias es la mas

tratado como valor remuneratorio de dicha nasa, y que esta ha sido destruida, en consecuencia de dicho pago, el dia 30 del mismo mes, quedando el rio espedito para navegacion, conforme al objeto que se han propuesto las partes contratantes.

III.

DECLARACION CONCERNIENTE Á LOS SERVICIOS DE PRÁCTICOS Y DE VALIZAS EN EL VIDASOA.

Reunidos en Bayona los plenipotenciarios de España y Francia encargados de la fijacion de límites entre los dos países:

En atencion á ser muy conveniente para la navegacion del Vidasoa que el servicio de prácticos y el de valizas á la entrada del rio se hagan con las mejores condiciones posibles:

Que la ciudad de Fuenterrabía es hoy la única que por su posicion y recursos especiales puede prestar cumplidamente dichos servicios:

Que en realidad los ha venido desempeñando siempre por sí sola:

Los susodichos plenipotenciarios, mediante la propuesta hecha por el gobierno de S. M. Católica y su aceptacion por el gobierno de S. M. el Emperador de los franceses, han acordado la declaracion siguiente:

Se confirma á la ciudad de Fuenterrabía durante quince años consecutivos que empezarán á rejir el 1.° de enero de 1859, el uso en que está de facilitar los prácticos y de establecer las valizas necesarias para la seguridad de la entrada y navegacion en el rio Vidasoa.

Por este doble servicio continuará la espresada ciudad percibiendo los derechos establecidos.

Se declara espresamente que esta concesion en favor de Fuenterrabía es solo temporal, y que la Francia conserva la facultad de reclamar á la espiracion del plazo de los quince años, por lo respectivo á los servicios de prácticos y de valizas en el Vidasoa, la completa igualdad de derechos estipulada como principio jeneral en el tratado de 9 de diciembre de 1856.

Hecho por duplicado en Bayona el dia 31 del mes de marzo de 1859.—Los plenipotenciarios de España.—(Firmado,) Francisco María Marin.—Firmado —Manuel Monteverde.—Los plenipotenciarios de Francia.—(Firmado, Victor Lobstein.—(Firmado,) Jeneral Callier.

(1) Véase la nota 1, páj. 793.

á propósito por su sencillez para pescar merluzas, abadejos y tambien peces de cuero. Para arreglar cuanto sea conveniente á este jénero de pesca, debe estarse á lo prevenido en los art. 1 al 10, tít. 3 trat. 2 Ordenanzas Gen. de Pesca (1).

VOLUNTARIOS. Véase el núm. 7 en *Convocatoria*, páj. 309.

(1) Art. .° Siendo las *redes volantes* de la especie de las cazonales, bastará observar las reglas contenidas en el Trat. 2, Tít. 2, pero como regularmente se emplean en la pesca de otros peces diversos, se observarán las reglas peculiares de su objeto.

Art. 2.° Cada embarcacion dedicada á pescar con *volantes*, se tripulará en invierno con catorce hombres á lo menos, para poder desempeñar su pesquera y las incidencias del mar en la estacion.

Art. 3.° En las compañías particulares que se hagan temporalmente segun costumbre, concurrirá cada individuo con dos piezas de red: una de *veinte y seis* brazas de largo, y otra de *diez y ocho* con el peralto en ambas de *dos* brazas, y con piedras de *dos y media* á *tres* libras de peso, atadas á braza y media de distancia una de otra.

Art. 4.° Todo barco que en verano pescare con *volante* con siete, ocho ó nueve hombres como es de uso, ha de estar provisto del competente número de piezas de red, á cuyo efecto cada pescador ó marinero si ha de percibir quiñon, concurrirá con *tres* piezas: las dos de á *veinte y seis* brazas, y la una de *diez y ocho*.

Art. 5.° La natural temporada en que deben emplearse con utilidad las *redes volantes* para la pesca de merluza, es desde mayo hasta agosto inclusive; pero si conviniere seguirán usándolas, respeto de que por sus circunstancias no pueden perjudicar.

Art. 6.° Cuando la pesca arrimando á tierra entra en las rias, procurarán los pescadores de *volante* emprender sus calamentos de modo, que no perjudiquen á la que se hiciere de sardina, echando sus redes á lo menos en *ocho* brazas de fondo.

Art. 7.° Por cuanto se esperimenta frecuentemente, que de la poca precaucion con que suelen calarse las *redes volantes* dimana su pérdida, y otros perjuicios con motivo de los temporales y corrientes que sobrevienen, se afianzarán con resones, poniendo en flor de agua boyas competentes á su mejor seguridad.

Art. 8.° Cuidarán los pescadores de *volante* de formar sus redes de hilo igual, bien hilado y torcido en cuanto fuere posible, sin cuya circunstancia no las admitirán los patrones.

Art. 9.° Siempre que el tiempo lo permita, deberán precisamente los pescadores de *volante* rejistrar sus redes de marea á marea en las proximidades de la costa; y las que se hallen distantes cada dos mareas.

Art. 10. No siendo absolutamente posible sujetar á una regla determinada la particion de la pesca de *volante* por la diversidad de costumbres, seguirán las que actualmente haya, mientras en ellas no se notare perjuicio ó abuso que exija reforma. *Tít. 3, Trat. 2, Ord. Gen. de Pesca.*

FIN DE LA OBRA.

ÍNDICE CRONOLÓJICO

DE

TODAS LAS LEYES, ORDENANZAS, REGLAMENTOS, DECRETOS, REALES ÓRDENES Y TRATADOS INSERTOS

EN EL

DICCIONARIO DEL DERECHO MARÍTIMO DE ESPAÑA.

Titulo 2.°

Titulo 3.°

Titulo 4.°

FIN DEL ÍNDICE.





